VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 219)
z dnia 19 lutego 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 219)

19 lutego 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju:
– wniosku Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji na temat bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce",
– wniosku Klubu Parlamentarnego Sojuszu Lewicy Demokratycznej o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji rządu na temat stanu infrastruktury i bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce",

– rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Klepacki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Wojciech Kutyła** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Pawłowski** wiceprezes zarządu, dyrektor ds. eksploatacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., **Ireneusz Troszczyński** dyrektor Biura Bezpieczeństwa Przewozów PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o., **Stanisław Kokot** sekretarz Prezydium Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność", **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Jan Przywoźny** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, **Tadeusz Gawin** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP wraz ze współpracownikami oraz **Aleksander Motyka** przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram kolejne posiedzenie Sejmowej Komisji Infrastruktury, witam państwa posłów.

Porządek dzienny obejmuje dwa punkty. W pierwszym punkcie mamy rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju: wniosku Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji na temat bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce" oraz wniosku Klubu Parlamentarnego Sojuszu Lewicy Demokratycznej o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji rządu na temat stanu infrastruktury i bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce". W zasadniczej części, dotyczącej bezpieczeństwa, wnioski są tożsame, przy czym wniosek SLD rozszerzony jest także o tematykę stanu technicznego infrastruktury.

W drugim punkcie jest natomiast rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce.

Otóż propozycja prezydium jest następująca, aby – w pierwszym punkcie – debatować łącznie nad wnioskami dwóch klubów. Rzecz jasna, przyjęcie stanowiska będzie

oddzielne, ale ze względu na zbieżną tematykę po prostu raz przeprowadzimy debatę. W następnej kolejności będzie informacja NIK właśnie w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce. Myślę, że będzie ona po prostu bardzo pomocna w pogłębieniu debaty w tym obszarze.

Resort infrastruktury i rozwoju reprezentowany jest przez podsekretarza stanu, pana Zbigniewa Klepackiego, którego witam serdecznie, wraz z zespołem współpracowników. Witam także prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, pana Krzysztofa Dyla, bo widzę, że jest na sali. Witam także wiceprezesa NIK, pana Wojciecha Kutyłę, witam panie prezesie.

Witam liczną reprezentację strony społecznej, przewodniczących związków zawodowych działających w całej Grupie PKP.

Zwracam się do państwa posłów, czy do zaproponowanego porządku są uwagi?

Nie ma.

Dziękuję.

Stwierdzam zatem, że Komisja przyjęła porządek.

Przystępujemy do jego realizacji. W imieniu Klubu Parlamentarnego PiS głos zabierze pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Mam pytanie, czy w imieniu Klubu Parlamentarnego SLD jest ktoś, kto zechciałby zabrać głos?

Poseł Witold Klepacz (TR):

Sojusz, niestety, nie jest reprezentowany.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie jest, tak?

Dobrze, czyli rozumiem, że przeprowadzimy debatę w oparciu o wniosek złożony na piśmie.

Bardzo proszę, panie przewodniczący, oddaję panu głos.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Otóż wniosek Klubu Parlamentarnego PiS, który został zgłoszony w grudniu o uzupełnienie porządku obrad o punkt dotyczący przedstawienia informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce wynika z kilku zasadniczych przesłanek.

Po pierwsze wiemy, zresztą była o tym mowa w Komisji po wypadku a właściwie – katastrofie, która odbiła się szerokim echem w całym kraju, a miała miejsce w Szczekocinach 3 marca 2012 r., minister właściwy do spraw transportu (w tamtym czasie infrastruktury) złożył publiczną deklarację przygotowania programu i doprowadzenia do radykalnej poprawy. Jednocześnie, w listopadzie 2013 r., a więc ponad półtora roku po wypadku, dostarczona została informacja o wynikach kontroli NIK dotycząca badania bezpieczeństwa ruchu kolejowego, które też właściwie miało miejsce w związku z tą dużą katastrofą, ale także z informacjami o znaczącym pogorszeniu się podejścia do bezpieczeństwa na kolei.

Związane to było także, co potwierdziło się w wielu miejscach raportu, ze zmniejszeniem liczby stanowisk pracy w zakresie nadzoru nad stanem technicznym. Okazuje się, na przykład, że zakres obchodów jest tak duży, że nie ma nawet mowy o tym, by wyłapane zostały usterki. Poszła duża restrukturyzacja zatrudnienia w Polskich Liniach Kolejowych związana z przyjęciem, że wiele osób może pełnić dodatkowo inne obowiązki. Zostali nimi obciążeni dyżurni ruchu, do sprzątania włącznie. To wszystko powoduje rozproszenie uwagi. Patrząc w tym wszystkim na element zwiększenia wydajności pracy, a więc dania z siebie więcej przy różnych czynnościach, nie bierze się pod uwagę tego, że – jakby nie było – na bardzo wielu stanowiskach na kolei nadal jest to forma służby a nie pracy, a więc przyjmowania pewnej odpowiedzialności za sytuację. Są to czynności wymagające nadzwyczajnego skupienia uwagi, gdzie każdy błąd kosztuje bardzo dużo. Z tego tytułu wszystko, co jest związane z przemęczeniem ludzi, z obciążeniem, z kwalifikacjami i z kadrami odbija się na tym, pośrednio także odejście od szkolnictwa kolejowego, od kształcenia ludzi w branży, bo w pewnym momencie wydawało się, że da się każdego do tego przyuczyć.

W efekcie mamy taką sytuację, jak podaje NIK, że w Europie gorsza jest tylko Rumunia, jeśli chodzi o miernik wypadków. Jednocześnie, kiedy odnosimy się do przyjętego przez radę bezpieczeństwa programu, który ma pomóc wzmocnić bezpieczeństwo na kolei, musimy sobie zdać sprawę z tego, że – z drugiej strony – sposób finansowania polskich PLK czyni ten program tylko na papierze i nic nie więcej. Jest on stworzony tylko po to, żeby wywiązać się z obietnicy po dużej katastrofie, ale nie daje żadnych szans na to, żeby poprawa bezpieczeństwa miała miejsce. Ona związana jest nie tylko z przedstawieniem programu i próbą działań dyscyplinujących (bo tutaj na ogół dużych zastrzeżeń nie było), tylko związana jest z konkretnym uzbrojeniem stanowisk pracy, podniesieniem stanu technicznego torów, z koniecznością przygotowania kolei do poważnej rywalizacji między innymi gałęziami transportu.

Patrząc na to z takiego punktu widzenia, trzeba odnieść się do raportu NIK, szczególnie jeśli chodzi o podane dane Europejskiej Agencji Kolejowej, że w Polsce jest 1/5 śmiertelnych ofiar wypadków na kolei w całej Unii Europejskiej, a jeżeli porównamy to do populacji UE to Polska stanowi tylko 1/13. Te wskaźniki bezpieczeństwa są porażające i nie można do nich podchodzić tylko w taki sposób, że stworzymy pewien program i będziemy mówili, że w tym punkcie coś tam się zrobi.

Należy też zwrócić uwagę, że – z jednej strony – są w programie deklaracje, ale – z drugiej – resort transportu (tak skrótem będę mówił) wrzuca do ustawy deregulacyjnej (której powstanie miało całkiem inne intencje, z pominięciem Komisji Infrastruktury w poważnej debacie nad tego skutkami) przepisy niby deregulujące, ale – tak naprawdę – mogące poważnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Zmniejsza się wymogi dla maszynistów, w wielu przypadkach przenosi się certyfikat do świadectwa bezpieczeństwa, które wiadomo, że UTK wydaje tylko na podstawie dokumentów i składanych oświadczeń i nie jest to związane z przepisami ogólnymi tworzonymi na poziomie rozporządzeń, jak dążyliśmy do tego w ustawie o transporcie kolejowym, ale z przepisami wewnętrznymi. Tak naprawdę wiele rozwiązań, które wprowadza się tam okrężną drogą jako deregulacyjne, sygnalizują wyraźnie, że mogą wpłynąć nie na zwiększenie a na zaniżenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Pytanie, dlaczego UTK godzi się na to, żeby metro było całkowicie wyłączone spod jego jurysdykcji? Miejmy świadomość, że może to doprowadzić do poważnych problemów. Będziemy zwracali na to uwagę jeszcze nie jeden raz widząc, że szuka się drogi obejścia nas. Resort nie chce rozmawiać w Komisji Infrastruktury na temat poważnych spraw, jaką jest bezpieczeństwo, które jest obłożone certyfikatami, świadectwami itd. i w tę bardzo trudną i ważną dziedzinę wprowadza się posłów z komisji deregulacyjnej, którzy jej w ogóle nie rozumieją, nie wiedzą o co chodzi i tak naprawdę są gotowi wszystko przyklepać.

W art. 9 ustawy deregulacyjnej są tak poważne zmiany ustawy o transporcie kolejowym, że trudno sobie wyobrazić, aby mogły być debatowane bez specjalnej podkomisji, opinii i analiz, które należałoby dokonać, żeby zbadać rzeczywisty stan bezpieczeństwa, jaki powstanie po wprowadzeniu takich przepisów.

Chciałbym też dzisiaj usłyszeć, dlaczego taką drogą, szukając takich furtek resort idzie w kierunku bardzo poważnej zmiany bezpieczeństwa? Prawdopodobnie nawet przewodniczący Komisji nie wie, że szykowane są takie zmiany, mimo, że jest z tego samego ugrupowania rządzącego. Z punktu widzenia dbałości o bezpieczeństwo jest to naprawdę lekceważące podejście, które praktycznie nie ma żadnego uzasadnienia.

Dlaczego w gronie osób, które niekoniecznie są fachowcami (podczas gdy w naszej Komisji jako doradcy i eksperci zbierają się fachowcy w tej dziedzinie), tam w komisji ds. deregulacji, nie poproszono żadnych ekspertów związanych z kolejnictwem? Nic się w tej sprawie nie działo i, z tego co rozumiem, praktycznie dzisiaj czy jutro, ponieważ rozwiązania są rządowe, będą kolanem przyciśnięte i przeprowadzone.

Dlatego, jeżeli rozmawiamy o bezpieczeństwie, to należy do tego poważnie podchodzić. Proszę państwa ze strony rządowej o nieudawanie, że chce się wprowadzać bezpieczeństwo i potem od tego uciekać w taki sposób, jak to się w tej chwili dzieje, tylko rozmawiać o tym w sposób poważny. To jest igranie z pieniędzmi, ale szczególnie – z życiem ludzkim.

Będziemy teraz szerzej mówili o raporcie NIK, ale w swoim wniosku wyszliśmy z założenia, że o tym, na co wyraźnie wskazuje raport powinno się debatować na sali plenarnej, bo to jest tak ważna sprawa. Wiele rzeczy z tym związanych nadal trwa, do tego stopnia, że pociągi jeżdżą na sygnale zastępczym całymi tygodniami a nie dzień czy dwa, usterki nie są usuwane w terminie itd. Czyli w ciągu półtora roku od poważnej katastrofy tak naprawdę nic się specjalnie nie poprawiło. A nie poprawiło się także dlatego, że system finansowania PLK jest nastawiony na to, żeby w ostatniej chwili jakoś poradzić sobie z wykorzystaniem środków UE. Na to brakuje pieniędzy, więc skąd teraz pieniądze na bieżące utrzymanie, usuwanie usterek itd.? Musimy mieć świadomość, że przy takim podejściu do gospodarowania środkami do 2015 r. dojdzie do wzrostu wypadków kolejowych i wyjdziemy pewnie w tym zakresie na czoło, przed Rumunię.

To są rzeczy bardzo poważne i stąd, panie przewodniczący, nasz wniosek, żeby zacząć już rozmawiać o tym w Sejmie, bo widać wyraźnie, że wszystkie deklaracje i przyjęte kierunki działań wskazują, iż nie jest to poważnie traktowane. Z punktu widzenia składania potem odpowiedzialności tylko na czynnik ludzki, że to czyiś pracownicy wykonali coś nieprawidłowo, to być może kwestia szkolenia, dokształcenia, ale także dopilnowania wypoczynku pod względem zarządzania ma istotną rolę, ale nie decydującą w tym przypadku, musimy o tym pamiętać.

Sygnał zastępczy na kolei to nie jest zabawa, jeżeli ktokolwiek miał chociaż trochę z tym do czynienia to powiedziałby, że jest to bardzo ryzykowna procedura. Ona powoduje, że wszystko zależy od decyzji człowieka, jego skupienia i uwagi i to jednego człowieka, który zejdzie z nastawni, pójdzie z rozkazem do pociągu, poda dokument i skieruje pociąg, być może na ten sam tor a więc może stać się to, co już raz się stało. Zasadniczo sygnał zastępczy może trwać najdłużej do kilku dni a w ostatnim czasie, według badań NIK, mamy co najmniej 112 miejsc w kraju, gdzie takie sytuacje trwały ponad siedem dni. Niektóre dochodziły do kilkunastu dni, a mamy wykazane też przez NIK w raporcie takie, które trwały nawet miesiącami. Patrząc na to wiemy, że są to czynniki związane najczęściej ze stanem technicznym urządzeń, torów itd.

Widać tutaj wyraźnie, że same PLK nie są w stanie sobie z tym fantem poradzić bez działania rządu, bez odpowiedniego stanowiska Ministra Finansów. Widać wyraźnie, że odbija się ubiegłoroczny miliard złotych, bo poszło dodatkowe zadłużenie. Jeżeli dzisiaj już wiemy, że zadłużenie PLK jest większe niż PKP S.A., kiedy cały czas szermowało się problemem zadłużenia PKP S.A. to jesteśmy w sytuacji, w której praktycznie wiadomo, że z punktu widzenia własnych środków PLK nie są w stanie w ogóle zmniejszyć zadłużenia. Notowana od szeregu lat mniejsza lub większa strata, wkalkulowana zresztą w działalność firmy, bo wiadomo, że nie działała ona na prostej formule wypracowania zysków, to wszystko powoduje, że nie widać w tym momencie żadnej nadziei na poprawę.

Pytanie, co dalej? Czy w związku z tym godzimy się na to, że będą ginęli ludzie, marnowane będą urządzenia, wzrastała będzie nieufność do transportu kolejowego? Biorąc pod uwagę zatłoczenie dróg i trudności z wjazdem do wielkich miast logicznym jest, że w tej sytuacji trzeba bardziej wykorzystać kolej. Z jednej strony chwali się resort, że dał 800 tys. więcej na UTK, ale NIK pisze wyraźnie, że „UTK rzadko weryfikował informacje przekazywane przez podmioty kolejowe przed wydaniem im certyfikatów i świadczeń bezpieczeństwa oraz bardzo rzadko przeprowadzał audyty systemów zarządzania bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu". Oczekuję, że urząd wypowie się dlaczego rzadko, ale przypuszczam, iż nie dlatego, że nie chciał.

Patrząc na wszystkie wskazania i diagnozy NIK – rzeczywista sytuacja wskazuje na to, że nie ma prostej drogi wyjścia i na tej sali, poza pewnymi sloganami, że będziemy się starali, że zrobiliśmy program, jakieś szkolenia i przeprowadzimy dodatkowe doraźne kontrolne, nie uzdrowimy sytuacji. Nie, to musi być poważniejsze podejście i systemowe rozwiązania.

Z tego powodu potrzebna jest debata sejmowa i decyzje rządu w tej sprawie a, być może, decyzje budżetowe w Sejmie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Tylko dwie kwestie, ponieważ także pod moim adresem skierowane były słowa w tym wystąpieniu…

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Powiedziałem tylko, że pominięto przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

…chcę właśnie powiedzieć bardzo jednoznacznie, że jeżeli dobrze pamiętam to, w drugim lub trzecim dniu po powołaniu pana Zbigniewa Klepackiego na podsekretarza stanu w MIR, byliśmy już i pozostajemy w ciągłym kontakcie. W związku z tym nie ma obawy, żeby przewodniczący nie był zorientowany w sprawach, które rzeczywiście…

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Pan przewodniczący zgodził się na to, żeby do komisji…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę mi nie przerywać, bo ja nie przerywałem wiceprzewodniczącemu.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

…żeby do komisji deregulacyjnej poszły wszystkie sprawy przypisane do naszej Komisji?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie, to są daleko idące stwierdzenia.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Jeżeli przewodniczący twierdzi, że o tym wiedział, ja – jako wiceprzewodniczący – nie wiedziałem.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Mówię o kontaktach i współpracy, w związku z tym proszę tylko przyjąć to do wiadomości.

Niezależnie od wagi problemu, bo oczywiście bezpieczeństwo na kolei jest o znaczeniu wręcz kardynalnym, to te stwierdzenia są nieuprawnione. Mimo, że zawsze stosowane są figury retoryczne to zgody na zabijanie ludzi po prostu nie ma, nie było i nie będzie.

Dlatego nie zgadzam się z tym, że tolerujemy stan rzeczy i zgadzamy się na to, żeby ginęli ludzie. Nie, po prostu z tym stwierdzeniem zasadniczo się nie zgadzam i mam nadzieję, że również większość z państwa tutaj siedzących. Jesteśmy we właściwym gronie, żeby o tych problemach rozmawiać.

Czy przybył ktoś z Klubu Parlamentarnego SLD, żeby dodać uzasadnienie do swojego wniosku?

Nie widzę.

Bardzo prosiłbym w tym momencie o zabranie głosu przedstawiciela NIK.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Wojciech Kutyła:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Przedłożona paniom posłankom i panom posłom informacja NIK o bezpieczeństwie ruchu kolejowego w Polsce stanowi podsumowanie wyników kontroli przeprowadzonych w 2013 r. w ówczesnym Ministerstwie Infrastruktury, w UTK (którego prezes pełni funkcję krajowej władzy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym) oraz u zarządcy infrastruktury kolejowej, czyli w spółce PKP PLK a także u wybranych przewoźników kolejowych.

Ze względu na fakt, że wszyscy państwo otrzymali wcześniej pełny tekst informacji a pan wiceprzewodniczący częściowo streszczał niektóre zawarte w informacji ustalenia, chciałbym skoncentrować moje wystąpienie na sprawach, które w świetle ustaleń kontroli są najistotniejsze oraz na wnioskach sformułowanych w celu usprawnienia systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Formułując ogólną ocenę skontrolowanych zagadnień należy stwierdzić, że NIK oceniła negatywnie działalność podmiotów objętych kontrolą.

Ustalono, że wieloletnie zaniedbania w utrzymaniu infrastruktury kolejowej sprawiają, że liczba wypadków na kolei jest wciąż wysoko a dzieje się tak dlatego, ponieważ system zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu kolejowy ma wiele istotnych luk. Należy wprawdzie odnotować, że w ostatnich latach maleje liczba wypadków kolejowych oraz rośnie odsetek infrastruktury kolejowej w dobrym stanie to jednak polskie koleje znajdują się na końcu statystyk obrazujących poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Polska zajmuje drugie po Rumunii miejsce w Europie pod względem wypadków na kolei. Natomiast ciężkość wypadków kolejowych w naszym kraju mierzona liczbą ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na pracę eksploatacyjną, którą wyraża się w „pociągokilometrach" jest najwyższa w Europie, m.in. ponad dziesięciokrotnie większa niż w Niemczech czy we Francji. Według danych Europejskiej Agencji Kolejowej 1/5 śmiertelnych ofiar wypadków na kolei w UE ginie na polskich torach, podczas gdy Polacy stanowią tylko 1/13 populacji UE.

Jakie zatem w świetle ustaleń dokonanych przez kontrolerów były najistotniejsze przyczyny zasygnalizowanego stanu?

Po pierwsze, najczęstszą przyczyną wypadków kolejowych był zły stan torów, rozjazdów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym. W stanie dobrym znajdowało się bowiem tylko 43% infrastruktury kolejowej, w dostatecznym, tj. w takim, w którym niezbędne było obniżenie prędkości i wymagana była wymiana niektórych elementów – 30%, w stanie niezadowalającym, w którym konieczne było znaczne obniżenie prędkości i kompleksowa wymiana elementów – 23%. W złym stanie znajdowało się 4% infrastruktury.

Po drugie, wynik kontroli wykazały, że PKP PLK nie podjęły dostatecznych wysiłków, aby zmodernizować infrastrukturę, której stan w znacznej części uniemożliwiał bezawaryjne prowadzenie pociągów. Zamiast sprawnego usuwania awarii i usterek na wielu odcinkach, tj. na blisko 60% linii i 35% rozjazdów stosowano i to przez dłuższy czas liczne ograniczenia prędkości oraz awaryjny tryb sterowania ruchem przy użyciu tzw. sygnału zastępczego. Sygnał zastępczy, czyli semafor wskazujący światło czerwone wraz z migającym światłem białym, powinien być stosowany tylko w wyjątkowych sytuacjach i to przez krótki czas. Wyłączenie automatycznego zabezpieczenia ruchu kolejowego i stosowanie sygnału zastępczego zależnego od uwagi człowieka jest obarczone ryzykiem popełnienia błędu, a tym samym zwiększa zagrożenie wystąpienia wypadku. Tego typu procedurę używano m.in. w dniu katastrofy pod Szczekocinami.

Pomimo wątpliwości co do stosowania sygnału zastępczego, ujawniono w toku kontroli, że ta procedura o potencjalnie najniższym stopniu ochrony przed wypadkami była stosowana przez ponad siedem dni w co najmniej 102 miejscach w kraju.

Kolejna sprawa, którą chciałbym poruszyć, dotyczy usuwania usterek i awarii. Z ustaleń kontroli wynika, że nadużywano stosowania sygnału zastępczego oraz wprowadzania ograniczeń prędkości, ponieważ ważne dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego awarie i usterki w rozjazdach i urządzeniach sterowania ruchem kolejowym usuwano opieszale. Niektóre niesprawne rozjazdy były eksploatowane nawet przez kilka lat, natomiast zwłoka w remontowaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym dochodziła do kilkunastu dni.

Następna, czwarta w kolejności przyczyna obniżająca skuteczność podejmowanych działań w zakresie zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego, powodująca problemy z terminowym usuwaniem usterek i awarii, w tym urządzeń sterowania ruchem wynikała z niezapewnienia środków finansowych na usuwanie awarii oraz problemów kadrowych u zarządcy infrastruktury kolejowej. Okazało się, że w latach 2002-2012 liczba zmodernizowanych, wyremontowanych lub pobudowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym zaledwie równoważyła liczbę urządzeń, które uległy degradacji technicznej, dewastacji lub stawały się przedmiotem kradzieży. Zarządca infrastruktury kolejowej nie realizował szeregu procedur dotyczących utrzymania w należytym stanie technicznym linii kolejowych, np. procedury utrzymania linii kolejowej w sprawności technicznej i organizacyjnej. W dużej mierze opóźnienia w usuwaniu awarii spowodowane były też brakami w zatrudnieniu pracowników służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Brakowało odpowiednio wykwalifikowanych inżynierów i techników kolejo-

wych. Dlatego badania techniczne nie były wykonywane w pełnym zakresie, zdarzało się też, że sprawdzenia rozjazdów przeprowadzały osoby nieuprawnione.

Kolejnym czynnikiem obniżającym sprawność funkcjonowania systemu bezpieczeństwa ruchu kolejowego był nierzetelny nadzór nad pracownikami odpowiedzialnymi za utrzymanie infrastruktury kolejowej. Nie potrafili oni w czasie codziennych oględzin wykryć usterek, które ujawniano dopiero w trakcie okresowych, komisyjnych badań technicznych rozjazdów. Oznaczało to, że ruch pociągów był przez dłuższy okres prowadzony po niesprawnych rozjazdach a dyżurni ruchu mogli nie mieć o tym żadnej wiedzy.

Problemem odgrywającym istotną rolę w osłabieniu funkcjonowania systemu bezpieczeństwa ruchu kolejowego był też niewystarczający nadzór nad pracą maszynistów. Maszyniści przekraczali niekiedy dopuszczalną prędkość nawet o 30 km/h oraz ignorowali wskazania urządzeń pokładowych w lokomotywach dotyczące kontroli czujności maszynisty. Sytuację potęgował fakt, że wiek używanych w Polsce wagonów przekracza wciąż 25 lat i wynosi średnio w PKP Intercity ponad 26 lat, a w przewozach regionalnych blisko 33 lata. Średni wiek lokomotyw w Polsce wynosi ponad 29 lat. Zły stan taboru kolejowego był jedną z przyczyn defektów powstających w trakcie prowadzenia pociągów, co zagrażało bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

Ostatnim obszarem, który według ustaleń kontroli obniżał sprawność funkcjonowania systemu bezpieczeństwa ruchu kolejowego było niewłaściwe wykonywanie zadań przez Prezesa UTK oraz Ministra Infrastruktury.

Prezes UTK, odpowiedzialny za bezpieczeństwo ruchu kolejowego, nie podejmował skutecznych działań w celu wyeliminowania wieloletniego, trwające nawet 10 lat stosowania sygnałów zastępczych. UTK rzadko weryfikował informacje przekazywane przez podmioty kolejowe przed wydaniem im certyfikatów i świadectw bezpieczeństwa oraz bardzo rzadko przeprowadzał audyty systemów zarządzania bezpieczeństwem po wydaniu certyfikatów.

Kluczowe dla bezpieczeństwa komunikacji kolejowej przepisy unijne były wdrażane w Polsce ze sporym opóźnieniem. Opóźnienia we wdrażaniu sześciu dyrektyw w przypadku przepisów wykonawczych wynosiły od 7-21 miesięcy. Opóźnienia w implementacji dyrektyw UE nie tylko stwarzały ryzyko nie zrealizowania ważnych projektów infrastrukturalnych, ale – w istocie – blokowały osiągnięcie interoperacyjności, czyli włączenia polskich linii kolejowych do sieci umożliwiającej bezpieczne i nieprzerwane poruszanie się po całej Europie. Ze znacznym opóźnieniem realizowany był Narodowy Program Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Na żadnej polskiej linii kolejowej, w tym – na priorytetowej dla UE – linii Berlin-Moskwa, nie wdrożono interoperacyjności według wymagań UE. Uniemożliwia to korzystanie z najbezpieczniejszych rozwiązań sterowania ruchem kolejowym i nie pozwala na prowadzenie pociągów z prędkością większą niż 160 km/h. Należy zauważyć, że dzięki możliwości zastosowania najnowszej generacji urządzeń, system ERTMS stwarza szanse na znaczne podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce.

Zasygnalizowane przeze mnie problemy, które przedstawiłem w siedmiu głównych obszarach świadczą o braku właściwego nadzoru ze strony zarządu spółki PKP PLK odpowiedzialnej za utrzymanie linii kolejowych oraz ze strony Prezesa UTK, który odpowiada za bezpieczeństwo ruchu kolejowego a także – ze strony ministra właściwego ds. transportu, który do czasu katastrofy pod Szczekocinami, czyli 3 marca 2012 r. w niewystarczający sposób podejmował działania w stosunku do nieprawidłowości sygnalizowanych mu przez UTK.

Przypomnę, że wszystkie wymienione podmioty, tj. minister właściwy ds. transportu, UTK oraz PKP PLK ocenione zostały przez NIK negatywnie.

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami NIK wystąpiła z następującymi wnioskami pokontrolnymi.

Do ministra właściwego ds. transportu m.in. o: wzmocnienie nadzoru nad UTK oraz PKP PLK w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego; wprowadzenie zmian do rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego, poprzez nałożenie odpowiednich zadań na dyżurnych ruchu i zmodyfikowanie procedur zarządzania bezpieczeństwem przez przedsiębiorstwa kolejowe; pełne wdrożenie unormowań

unijnych w zakresie interoperacyjności polskich kolei, tj. zdolności prawnej i technicznej do bezpiecznego i nieprzerwanego poruszania się po transeuropejskiej sieci kolejowej; sfinalizowanie prac nad przygotowaniem projektu nowej ustawy o czasie pracy maszynistów, umożliwiającej m.in. identyfikację maszynistów wykonujących czynności na rzecz więcej niż jednego przewoźnika.

Do Prezesa UTK wnosiliśmy m.in. o: podjęcie rzeczywistej – a nie tylko formalnej – kontroli podmiotów kolejowych przed wydaniem im certyfikatów lub świadectw bezpieczeństwa oraz o podjęcie audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem po wydaniu certyfikatów; nakładanie sankcji prawnych na podmioty nierealizujące terminowo wniosków pokontrolnych UTK w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego; podejmowanie skutecznych działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa w warunkach stosowania sygnału zastępczego.

Do zarządu PKP PLK S.A. wnosiliśmy o: zapewnienie skutecznego nadzoru nad jednostkami odpowiedzialnymi za stan techniczny infrastruktury drogowej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym, dyżurnymi ruchu w sytuacji używania przez nich sygnałów zastępczych; zapewnienia odpowiedniego poziomu zatrudnienia w służbach odpowiedzialnych za utrzymanie infrastruktury; rzetelną realizację procedur dla zapewnienia utrzymania infrastruktury kolejowej.

Wreszcie do przewoźników kolejowych wnosiliśmy o: zwiększenie nadzoru nad czasem pracy maszynistów, przestrzeganiem przez nich obowiązujących prędkości oraz zapewnienie sprawnego funkcjonowania urządzeń pokładowych w lokomotywach; szkolenie pracowników nadzoru technicznego w zakresie obowiązujących regulacji wewnętrznych dotyczących zasad utrzymania taboru kolejowego.

Na zakończenie chciałbym podkreślić, że podjęte zostały (przez adresatów wniosków pokontrolnych) działania mające na celu ich realizację. Większość prac jest w toku, wykonane zostały m.in. wnioski dotyczące sfinalizowania prac legislacyjnych nad przepisami w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Bardzo państwu dziękuję za uwagę, razem z zespołem moich pracowników jesteśmy do państwa dyspozycji i gotowi udzielać dalszych odpowiedzi.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panu prezesowi.

Bardzo proszę teraz o zabranie głosu pana ministra. Proszę o podzielenie się głosem z pracownikami i odniesienie się do problemów i pytań sformułowanych przez pana posła, ale także przez pana prezesa NIK.

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Panie posłanki, panowie posłowie, panie prezesie NIK, odniosę się w kilku słowach do wcześniej wygłoszonych tutaj tez, które udało mi się zanotować. Następnie odniosę się do uwag czy zaleceń pokontrolnych NIK skierowanych do ministra właściwego do spraw transportu. Pan prezes Pawłowski z PKP PLK omówi inicjatywy i pokaże pewne statystyki, które obrazują jak zmienia się stan bezpieczeństwa na torach kolejowych w Polsce, jak również jak zmienia się stan infrastruktury a w końcowej części pan prezes Dyl z UTK odniesie się do uwag i zaleceń pokontrolnych NIK.

Kilka słów tytułem wstępu. Na pewno poziom wypadkowości na polskiej kolei jest niezadowalający, zarówno dla rządu, jak i dla społeczeństwa i co do tego nie zamierzamy dyskutować. Jednak proszę zwrócić uwagę, że poziom tejże wypadkowości systematycznie spada a w ciągu ostatnich siedmiu lat – rok 2013 jest rokiem, kiedy liczba wypadków jest najmniejsza od momentu, gdy prowadzi się w ogóle jakiekolwiek szczegółowe statystyki.

Oczywiście, każdy wypadek i każda śmierć ludzka na torach jest dużą tragedią i wydaje mi się, że stwierdzenia pana przewodniczącego Tchórzewskiego, że zasadniczo nikogo nie obchodzi, ani pracowników kolei, ani rządu, że ludzie giną na torach

są nieusprawiedliwione i krzywdzące dla tysięcy ludzi, którzy pracują na polskiej kolei i naprawdę starają się, żeby poziom bezpieczeństwa był coraz wyższy.

Jeżeli chodzi o liczbę sygnałów zastępczych to też kilka uwag. Faktycznie jest ona spora, natomiast trzeba zauważyć, że w ciągu ostatniego roku spadła o ponad 50%. O tym zresztą będzie mówił szczegółowo pan prezes Pawłowski.

Chciałem się jeszcze odnieść do kwestii deregulacji zawodów. Deregulacji uległy trzy zawody kolejowe: mostowniczy, dróżnik obchodowy i zwrotniczy. Wpływ mostowniczego na bezpieczeństwo ruchu jest niewielkie, dwóch pozostałych zawodów może większe, niemniej jednak chciałbym powiedzieć, co oznacza ta deregulacja. Oznacza tylko tyle, że pewne czynności nie są opisane w ustawie czy w przepisach prawa obowiązującego, natomiast są opisane w przepisach wewnętrznych danej firmy, które to przepisy są zatwierdzane przez prezesa UTK. To znaczy, można wychodzić z założenia, że na każdy problem najlepsza jest ustawa i jeżeli coś napiszemy w ustawie to na pewno będzie lepiej. Myślę, że to nie jest do końca uprawnione wnioskowanie.

Pan przewodniczący Tchórzewski łaskawy był również dużo powiedzieć o zadłużeniu PLK i systemie finansowania. Prawda jest taka, że PLK z zasady nie jest firmą nastawioną na zysk, co pan przewodniczący był uprzejmy dodać na samym końcu swojej wypowiedzi, więc trudno oczekiwać, że PLK będzie maksymalizowała zysk, skoro ze swej natury jest dostawcą i zarządcą infrastruktury i nie taki cel jest przed nią postawiony.

Odnosząc się do uwag pana prezesa NIK – jak pan prezes zauważył na końcu swojej wypowiedzi, zawarte w wynikach kontroli NIK zalecenia i wnioski kierowane do ministerstwa zostały zrealizowane. Mam tutaj opisane, w jaki sposób są one zrealizowane, ale nie wiem, czy państwa będzie to interesować. Dotyczyły one przede wszystkim legislacji, która powinna się ukazać i te wszystkie prace legislacyjne zostały zakończone.

Oczywiście, mam to przygotowane, mogę państwu odczytać. Natomiast zakładam, że wierzycie państwo zapewnieniom pana prezesa NIK, że wnioski zostały wykonane i w związku z tym może nie będę już przedłużał swojego wystąpienia.

Oddaję głos panu prezesowi Pawłowskiemu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes zarządu, dyrektor ds. eksploatacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Andrzej Pawłowski:

Dziękuję bardzo.

Dzień dobry państwu, szanowne panie i panowie posłowie, pozwolą pań stwo, że powiem parę słów o tym, co robimy na rzecz poprawy bezpieczeństwa. Odniosę się też do stanu infrastruktury kolejowej. Tych zadań jest bardzo dużo. To, że kolej jest jednym z najbezpieczniejszych środków transportu to wszyscy wiedzą a, że polska kolej jest coraz bezpieczniejsza postaram się państwu przedstawić i przekonać państwa do tego w paru slajdach, które przygotowałem.

98% inicjatyw z Programu Poprawy Bezpieczeństwa zostało zrealizowanych w terminie. Cały program to ponad 25 mld zł, tak że jest to bardzo duża kwota, którą chcemy na niego przeznaczyć. Działań jest bardzo wiele a to, że przynoszą one skutek pokazuje statystyka i może parę słów na ten temat. 2013 rok jest najlepszym w historii pod względem liczby wypadków i incydentów, od kiedy prowadzimy szczegółowe statystyki, czyli od 2007 r. Razem zanotowano ich 853, tj. spadek o 7,9% zdarzeń w stosunku do 2012 r. Poprawa w zakresie liczby wypadków i incydentów bardzo dobrze przełożyła się też na liczbę poszkodowanych i tutaj wyniki są jeszcze lepsze. One również mają charakter historyczny, bo są najlepsze od 2007 r. – 227 osób zabitych, to jest bardzo dużo, nie ma co ukrywać, 104 osoby ranne, ale liczba poszkodowanych spadła aż o 29%. To jest bardzo dużo. Chcemy żeby prowadzone działania doprowadziły do jeszcze większego spadku w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o ofiary śmiertelne w 2013 r. to 99,6% ofiar poniosło śmierć na przejazdach kolejowych oraz podczas przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych. Jest jedna ofiara kolizji taboru z pojazdem drogowym – kierowca, który wjechał na skraj

toru i w wyniku tego zginął, 176 ofiar to osoby postronne, które znalazły się w miejscu, w którym nigdy nie powinny się znaleźć a 50 osób to ofiary wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i tych ofiar też mogłoby nie być, gdyby kierowcy, którzy przekraczają tego typu skrzyżowania zachowywaliby się zgodnie z obowiązującymi przepisami. W 2013 r. nie zanotowano żadnej ofiary śmiertelnej w typowym wypadku kolejowym, czyli kolizji lub wykolejeniu. W kategorii wypadków na przejazdach kolejowych odnotowano spadek o 9,65%, tj. o 25 wypadków. Zanotowaliśmy również spadek w przypadku wypadków z osobami postronnymi o 11,11%, tj. o 31 wypadków.

Tak wygląda statystyka: 73% wypadków stanowiły wypadki na przejazdach i przejściach oraz z pieszymi poza przejściami, pozostałe 27% to kolizje, wykolejenia i pożary. Proszę zobaczyć, co by się stało, gdyby osoby, które przekraczają przejazdy kolejowo-drogowe robiły to zgodnie z obowiązującymi przepisami a osoby, które znajdują się na obszarach kolejowych, w których nie powinny się znajdować po prostu się tam nie znajdowały.

Tak wyglądałaby statystyka kolejowa i można powiedzieć, że te dwie grupy ofiar, czyli osoby które zginęły w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych i podczas przekraczania torów w miejscach niedozwolonych to główny problem polskiej kolei.

Jeżeli chodzi o działania PLK, które prowadzimy na rzecz poprawy bezpieczeństwa, to cały Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego zawiera 198 inicjatyw, które zgrupowane są w cztery różne działania. Działania inwestycyjne obejmują 28 takich inicjatyw, działania organizacyjne aż 93, działania techniczne – 36 inicjatyw, działania pracownicze – 41 inicjatyw. Udokumentowany program poprawy wystartował w czerwcu 2012 r. W grudniu 2012 r. został rozszerzony ze 103 inicjatyw do 191. W grudniu 2013 r. zrealizowanych zostało już 139 inicjatyw, czyli 98% w terminie. Te 2% to były działania inwestycyjne, np. nie zostało zamontowanych parę rozjazdów i wykonana naprawa paru przejazdów kolejowych, ale zostaną one wykonane w 2014 r. Jeżeli chodzi o stan realizacji całego programu do 2015 r., bo ma on trochę dłuższy harmonogram, to jesteśmy na poziomie 70% wykonania.

Co robimy? Działania inwestycyjne to przede wszystkim program modernizacji linii kolejowych na 25 mld zł, ale to nie tylko te działania. Z mniejszych rzeczy kupiliśmy dziewięć mobilnych centrów monitoringu, które bardzo dobrze sprawowały się podczas Euro 2012. Teraz bardzo dobrze dają sobie radę podczas codziennej walki ze złodziejami infrastruktury kolejowej, sieci trakcyjnej, urządzeń sterowania czy kabli. Tak, że zakupy już odnoszą sukcesy, pracownicy Straży Ochrony Kolei, którzy obsługują tego typu urządzenia wykazali, że były one jak najbardziej pożądane i zdają egzamin. Jest to też program modernizacji przejazdów kolejowych i wymiany rozjazdów.

Oczywiście, myślimy także o przyszłości, czyli o zakupie pojazdów do diagnostyki torów. Modernizujemy na szeroką skalę infrastrukturę kolejową, musimy ją też diagnozować. Utrzymanie będzie więcej kosztować, bo są to inne technologie.

Parę słów o działaniach działania inwestycyjnych. W 2013 r. wydaliśmy na inwestycje 5,26 mld zł. W grudniu pobiliśmy też rekord jeżeli chodzi o nakłady na inwestycje, bo wydaliśmy ponad miliard złotych, tego w historii spółki jeszcze nie było. Zmodernizowaliśmy w 2013 r. 1295 km torów, przebudowaliśmy 142 perony, zbudowaliśmy 116 nowych wiaduktów. Jednak 2013 r. to nie był rok kulminacji, ona będzie w 2014 i 2015 r., gdzie inwestycje jeszcze bardziej się rozkręcają. Chcemy zmodernizować w 2014 r. ponad 2 tys. km torów. Program inwestycyjny to też program modernizacji przejazdów. Wartość programu to 1 mld zł, w latach 2012-2013 zmodernizowanych zostało 656 przejazdów, w 2014 r. chcemy zmodernizować 716. To także program wymiany rozjazdów wartości ponad 2 mld zł. W latach 2012-2013 zabudowano 1259 nowych rozjazdów, w 2014 r. chcemy zabudować 1774.

Jeżeli coraz szybciej rozkręcamy inwestycje to pojawiają się tam też problemy z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego i pracowników na inwestycjach. Tutaj również prowadzimy bardzo szeroko zakrojone działania. Poza kontrolami, które przeprowadzane są standardowo przez nasze służby BHP, służby bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zakłady linii kolejowych, jak również samych wykonawców, ale także państwową inspekcję, wprowadziliśmy dodatkowe zasady bezpieczeństwa podczas wykonywania prac inwestycyjnych, bardzo mocno zaostrzając kary za pewnego rodzaju wykroczenia.

Ustalonych jest 20 kategorii kar za nieprawidłowości, m.in. za nieokazanie udokumentowanej oceny ryzyka zawodowego – 10 tys. zł; za przebywanie pracownika wykonawcy/podwykonawcy w stanie nietrzeźwym podczas wykonywania prac – 30 tys. zł, co też jest ważne; za niezapewnienie wymaganego nadzoru przy wykonywaniu prac, np. brak wyznaczenia sygnalisty – 30 tys. zł. Tu wyciągnęliśmy wnioski z ubiegłych zdarzeń, gdzie wykonawcy prowadzili prace bez zapewnienia odpowiednio nadzoru, bez wyznaczenia sygnalistów. Poza tym, że nękamy wykonawców na placach budowy kontrolami, to wprowadziliśmy też jeszcze większe rygory w tym zakresie, żeby bezpieczeństwo podczas realizacji inwestycji było jak największe.

Jeżeli chodzi o działania techniczne, pan minister też o tym mówił, zeszliśmy ze 157 wyjazdów na sygnały zastępcze do ponad 70. Statystyka prowadzona jest trzydniowo. Ostatni raport, który otrzymałem wczoraj to było 71 posterunków, na których prowadzono wyjazdy na sygnały zastępcze. Trzeba powiedzieć, że z jednej strony jest to dużo, z drugiej strony mało, ale walczymy z elementem sygnałów zastępczych. W Polsce mamy ponad 3,5 tys. posterunków ruchu, na 75 z nich wyjazdy odbywają się na sygnały zastępcze. Walka z nimi jest priorytetem zarządu PLK, mamy plan działania i sukcesywnie likwidujemy sygnały zastępcze. Wprowadzamy też zapisy do dokumentów bazowych na nowe inwestycje, że pierwsze co musi zrobić wykonawca to przystosować urządzenia, żeby prowadzić ruch w oparciu o sygnały zezwalające, a dopiero potem przystępujemy do prac. Wzmocniliśmy też procedurę wyjazdu na sygnały zastępcze w ten sposób, że dyżurny ruchu informuje dodatkowo maszynistę z jakiego powodu wyjeżdża na sygnał zastępczy i na jaki tor będzie wjeżdżał na ten sygnał. Mamy plan działania jeżeli chodzi o sygnały zastępcze.

Temat nie da się wyeliminować całkowicie, jak wiedzą osoby znające się bardziej na kolei, bo nawet w sytuacjach operacyjnych, gdzie mamy do czynienia z zamknięciami torowymi, urządzenia nie są przystosowane do ruchu zmiennokierunkowego i takie jazdy będą się odbywały. Natomiast robimy wszystko, żeby w przypadkach, gdy prowadzone są prace inwestycyjne tego typu wyjazdy eliminować.

Bardzo mocno wzmocniliśmy też nadzór i kontrolę. Było ponad 99,5 tys. kontroli na szczeblu zakładów linii kolejowych i sekcji eksploatacji w 2013 r. Co ważne, wykonaliśmy 130 audytów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS). Nie robiliśmy tego wcześniej jako PLK, zresztą wszystkie dyrektywy weszły też dosyć późno do naszego prawa. Teraz zmieniliśmy zasady, bardzo często audytujemy SMS w różnych dziedzinach i to przynosi efekty. Zweryfikowaliśmy wszystkie regulaminy techniczne na wszystkich posterunkach ruchu. Jak już mówiłem wcześniej, jest ich 3500. Pod względem aktualności regulaminy weryfikowane są cały czas. Proces inwestycyjny trwa, każdego dnia następują zmiany, on się przemieszcza i regulaminy techniczne muszą być dostosowane do tego, co dzieje się na gruncie i do zmian, które nastąpiły.

Jeżeli chodzi o działania pracownicze, tutaj też robimy bardzo wiele. Podwoiliśmy liczbę szkoleń, zwiększyliśmy liczbę pouczeń okresowych do 20 godzin. Dyżurny ruchu w 2014 r. będzie szkolony trzy razy w roku w wymiarze 20 godzin. Poszerzyliśmy tematykę, oprócz tej typowo technicznej w ramach standardowych szkoleń dyżurnych ruchu i wszystkich pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego włączone zostały zagadnienia z systemu zarządzania bezpieczeństwem. Dyżurni zostali też przeszkoleni z umiejętności miękkich. W 2012 r. szkolono ich z radzenia sobie ze stresem, w 2013 r. były to już szkolenia z komunikacji. Mamy też plan działania na kolejne trzy lata, będziemy utrzymywać tego typu szkolenia i dedykować je konkretnym potrzebom dyżurnych ruchu.

Jednym z kolejnych szkoleń będzie postrzeganie współpracy w sferze zadowolenia klienta, czyli naszego podróżnego w zakresie przekazywania informacji. Około 15 tys. pracowników posterunków ruchu, czyli pracowników bezpośrednio związanych z ruchem pociągów będzie wyszkolonych z procedur, które najczęściej wykonują, czyli zabezpieczenie miejscowe rozjazdu, odłączenie rozjazdu, wyjazd na sygnał zastępczy na rozkaz pisemny. Każdy pracownik wykona na swoim posterunku te procedury tak, jakby wykonywał je w tym miejscu w danej sytuacji, która może się wydarzyć.

Bardzo mocno przebudowaliśmy też zespół instruktażu. Zatrudniliśmy większą liczbę instruktorów, komórka ds. instruktażu podeszła pod centralę, znajduje się w Biurze Eksploatacji i odpowiada za to zastępca, który podlega bezpośrednio pode mnie. Szkolimy też instruktorów z innych umiejętności, czego wcześniej spółka też nie robiła, jak przekazanie wiedzy dyżurnym ruchu w taki sposób, żeby zainteresować ich do aktywnego udziału w pouczeniach. Inwestujemy również w przyszłe kadry. Uzupełniamy braki kadrowe pracowników do utrzymania sieci, podpisaliśmy porozumienia z 14 szkołami w zakresie kształcenia, otwierają się nowe technika i nowe kierunki techniczne. Ponad 300 tys. zł przeznaczamy na program stypendialny dla uczniów i studentów, którzy w przyszłości mają być pracownikami PLK.

Oczywiście, poprawiamy też warunki pracy, są to nowoczesne centra sterowania, ale inwestujemy również w nastawnie, w poprawę ich stanu i klimatyzację. Dbamy też o pracowników, którzy pracują na torach, czyli zapewniamy im nową odzież odblaskową, żeby byli bardziej widoczni.

Jeżeli chodzi o działania pracownicze to wprowadziliśmy procedurę, że w przypadku każdej inwestycji zbiera się komisja i ustala, czy nie potrzeba zwiększyć obsady na posterunku, czy nie jest potrzebny dodatkowy dyżurny ruchu pomocniczy, zwrotniczy lub nastawniczy. W 2013 r. było takich wzmocnień na 2149 dni. Dyżurny ruchu pomocniczy był obsadzany dodatkowo na 648 dni, nastawniczy na 231, zwrotniczy na 874, dróżnik przejazdowy na 396 dni. Tak samo poprosiliśmy przewoźników, jako zarządca infrastruktury, żeby wykonywali analizy ryzyka w przypadku poruszania się po trasach, gdzie wykonywanych jest bardzo dużo inwestycji, czy drużyna pociągowa powinna być jednoosobowa czy dwuosobowa, bo jeden maszynista nie jest już w stanie percepcyjnie ogarnąć tego, co ma w zakresie obsługi pociągu.

Zwiększyliśmy nadzór nad kwalifikacjami pracowników, wprowadzono autoryzację dla pracowników nastawni dysponującej LCS na nowoczesnych systemach. Autoryzacja była sześciomiesięczna, teraz skróciliśmy ten okres, że jeżeli pracownik nie pracował trzy miesiące to musi ponownie przejść autoryzację na danym posterunku, żeby odświeżyć sobie wiedzę w tym zakresie. Co ważne, zwiększyliśmy też zatrudnienie na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. W 2014 r. planujemy zwiększyć zatrudnienie o 1103 osoby w pionach: inżynierii, automatyki oraz drogowym. To jest pokłosie tego, że wykonaliśmy badanie dawnych jednostek technicznych, czyli ile osób tak naprawdę powinno być na gruncie, żeby wykonywać pewne procedury. W wyniku badania doszliśmy do wniosku, że trzeba zwiększyć zatrudnienie o 1103 osoby.

Jeżeli chodzi o działania organizacyjne to powołany został Komitet Bezpieczeństwa. Jego szefem jest prezes zarządu a ja jestem zastępcą szefa. W Komitecie Bezpieczeństwa zasiadają specjaliści ze wszystkich branż, rozpatrywane są najważniejsze sprawy w zakresie bezpieczeństwa. W pewnych sprawach współpracujemy też z Akademią Obrony Narodowej. Zreorganizowałem też Biuro Bezpieczeństwa, zmienione zostało kierownictwo, inaczej poukładane zostały zadania pracowników biura. Do 16 grudnia 2013 r. wykonano 510 kontroli, tj. wzrost o 41% w stosunku do 2012 r. Jak już wspomniałem wcześniej, wykonanych zostało też 130 audytów systemu zarządzania bezpieczeństwem. Wcześniej, bo już przed Euro powstało centrum zarządzania kryzysowego, które bardzo dobrze sprawuje się w monitoringu pracy eksploatacyjnej w dniu codziennym, ale jeżeli coś się dzieje, to też łatwiej jest zarządzać sytuacją kryzysową.

Wykonaliśmy też pewną pracę w zakresie instrukcji. Przygotowaliśmy instrukcję obsługi komputerowych urządzeń zarządzania ruchem drogowym Ie-20, została ona skierowana do Prezesa UTK do zatwierdzenia. Prowadzone są też prace nad wymaganiami bezpieczeństwa dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym Ie-100. Tego typu rozwiązań nie było wcześniej w spółce, ale teraz doszliśmy do wniosku, że powinny one być przygotowane. Rozwiązanie jest na etapie procedowania, które zakończymy w kwietniu 2014 r. i wtedy przekażemy też do zatwierdzenia Prezesowi UTK.

Przeprowadziliśmy też analizę obciążenia pracą dyżurnych ruchu na wszystkich posterunkach na sieci PKP PLK. Wszystkie czynności dodatkowe zostały zdefiniowane. O ile pamiętam, było ich około 11. Zbadaliśmy każdy posterunek na sieci pod względem obsady i każdej czynności, którą wykonują ci pracownicy. W stosunku do 47 posterun-

ków pochyliliśmy się jeszcze głębiej i w 6 przypadkach nakazaliśmy zdjęcie dodatkowych czynności i przeniesienie na innych pracowników. W 2014 r. planujemy powtórną analizę. Bardzo mocno współpracujemy w tym zakresie ze związkami, z naszymi partnerami społecznymi, żeby w miarę jak najkonkretniej wpisać zadania do regulaminów technicznych stacji.

Bardzo dużo robimy też w zakresie wspólnej analizy ryzyka i zagrożeń. Rozpoczynamy cykl spotkań instruktorów ds. ruchu w PKL z instruktorami maszynistów. Chodzi o to, żeby wymieniać się wiedzą, jedna z drugą stroną ma szukać rozwiązań niektórych problemów dnia codziennego. Instruktorzy maszynistów otrzymują informacje od maszynistów, chcielibyśmy rozmawiać o tym na bieżąco i wspólnie te problemy usuwać. Wdrożyliśmy też procedurę usuwania usterek wykrytych przez urządzenia DSAT. Jeżeli znajdziemy informację, że takie urządzenie do kontroli stanu taboru w ruchu znajdzie tabor, który kilkakrotnie pojawił się na takim urządzeniu to natychmiast interweniujemy do przewoźnika, żeby tego typu tabor wyłączał. Analizujemy też ryzyko wspólne z zarządcami innej infrastruktury, współpracujemy z Telekom w usuwaniu usterek kabli, z oddziałami gospodarowania nieruchomościami – w zakresie wykonywania robót przy torach i ich budynkach, ale analizujemy również ryzyko z innymi zarządcami. Z przewoźnikami takie działania też są prowadzone.

Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych to mówiłem, że jest to jeden z poważnych problemów. Z tym tematem staramy sobie radzić od kilku lat, bo od 9 lat prowadzimy kampanię społeczną „Zatrzymaj się i żyj”. W ramach tej kampanii wyedukowano 18 tys. osób, wydano 100 tys. zeszytów, bo staramy się docierać przede wszystkim do młodzieży, jako do tych, którzy za kilka lat będą użytkownikami przejazdów kolejowych-drogowych, żeby wpoić im elementarne zasady postępowania podczas przekraczania tych skrzyżowań. Dwa razy więcej spotkań edukacyjnych, symulacje wypadków, pokazy ratownictwa to wszystko, co ma działać na świadomość kierowców. Współpracujemy tutaj z mediami, żeby jak najbardziej propagować tego typu działania i w jak najszerszym kręgu docierać do tych ludzi. Prowadzimy też działania w zakresie egzekwowania, np. bezpieczny piątek, gdzie patrole policji wspólnie ze Strażą Ochrony Kolei kontrolują przejazdy kolejowe, wręczają ulotki, przypominają o bezpiecznych zachowaniach, próbują dyscyplinować kierowców, żeby też w jakiś inny sposób do nich dotrzeć.

„Bezpieczna przyszłość: modernizacja infrastruktury, szkolenia pracowników, kampanie społeczne, lepsze procedury, kontrola i nadzór” – to tyle, jeżeli chodzi o działania związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego a, jak państwo, widzieli, tych działań jest bardzo wiele.

Generalnie rzecz biorąc, PLK wykonują wszystkie zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, wykonujemy decyzje prezesa UTK, jak również zalecenia NIK. Wykonanych zostało już 12 zaleceń, 5 jest w trakcie realizacji. Jeżeli chodzi o stan infrastruktury kolejowej to od 3 lat się on poprawia, bo bilans prędkości jest dodatni. W rozkładzie jazdy 2011/2012 ten wynik był 664 km na plus, 2012/2013 – 1064 km, 2013/2014 – 842 km.

Jeżeli chodzi o strukturę prędkości rozkładowych to torów z prędkością 160 km/h mamy 7,5% z całego zasobu infrastruktury kolejowej tj. o 1,5% więcej niż w 2010 r. Jeżeli chodzi o tory z prędkością od 120-160 km/h, mamy ich 18% tj. o 4% więcej niż w 2010 r. Od 80-120 km/h jest 37% – 1% więcej niż w 2010, od 40-80 km/h jest 30%, tj. o 5% mniej niż w 2010 r. i poniżej 40 km/h jest 7%, o 1% mniej niż w 2010 r.

Tak, że jeszcze dosyć dużo zostało nam do zrobienia w tym zakresie.

Tu kilka informacji odnośnie tego, co działo się w latach 2012-2013 odnośnie okręgów nastawczych, centrów sterowania, samoczynnej blokady liniowej. Może z najważniejszych w 2012 r. było 2911 km samoczynnej blokady liniowej a w 2013 r. było już 3039 km. W 2012 r. było 26 lokalnych centrów sterowania, w 2013 r. jest już 28; tak, że w tym zakresie jest coraz więcej nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Jeżeli chodzi o stan infrastruktury kolejowej to w stanie dobrym w 2013 r. jest 9% urządzeń stacyjnych – w 2011 r. było 7,9%, w stanie dostatecznym jest 86%, w stanie

niezadowalającym jest przeszło 4% – w 2011 r. było ponad 5%; tak, że stan urządzeń się poprawia, aczkolwiek nie jest to tak dynamiczna zmiana, jakbyśmy tego oczekiwali.

Jeżeli chodzi o urządzenia samoczynnej blokady liniowej lub półsamoczynnej blokady liniowej, tu sytuacja jest trochę lepsza, bo w stanie dobrym jest prawie 28%, w dostatecznym jest 71% i w niezadowalającym jest niecałe 1%.

Jeżeli chodzi o urządzenia przejazdowe – stan dobry 38%, stan dostateczny 59%, stan niezadowalający trochę ponad 2%.

Urządzenia detekcji stanu taborów – 77% w stanie dobrym, tutaj większość urządzeń jest nowych, pozostałe stare wymieniamy, dlatego statystyka jest o wiele lepsza. W stanie dostatecznym jest 19%, w stanie niezadowalającym jest 3%.

Jeżeli chodzi o stan infrastruktury telekomunikacyjnej – dobry 49%, dostateczny 48%, niezadowalający ponad 2%.

Jeżeli chodzi o urządzenia łączności radiowej to w stanie dobrym jest 45%, w stanie dostatecznym 48%, w stanie niezadowalającym jest 6,4%.

Wreszcie urządzenia elektroenergetyki kolejowej, sieć trakcyjna – w stanie dobrym 29%, w dostatecznym 42%, w zadowalającym 28%.

Jeżeli chodzi o urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów, tu stan dobry 37%, 61% w stanie dostatecznym, niecały 1% w stanie niezadowalającym i oświetlenie – 48% stan dobry, 49% dostateczny, 3% w niezadowalającym. Tak wygląda stan, jeżeli chodzi o infrastrukturę kolejową.

Chciałbym na koniec powiedzieć jedną ważną rzecz. To, że infrastruktura tak wygląda to nie stało się jednego roku, to są lata zaniedbań. Na chwilę obecną, gdybyśmy chcieli przywrócić infrastrukturę kolejową do stanu dobrego to, na samą drogę kolejową, musielibyśmy wydać 40 mld zł, na automatykę – 6,5 mld zł i na energetykę – 10,5 mld zł. Razem potrzebowalibyśmy 57 mld zł, żeby infrastruktura kolejowa była w stanie dobrym.

Tyle, jeżeli chodzi o zaprezentowane wyniki.

Mam nadzieję, że działania, które zostały tu zaprezentowane przekonują państwa do tego, że w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego robi się bardzo wiele. Działań jest bardzo dużo, efekty też już są widoczne. Założyliśmy sobie też, że wskaźniki będą ulegały poprawie z roku na rok.

Jeżeli chodzi o potrącenia osób postronnych znajdujących się w miejscach niedozwolonych, to też może trzeba byłoby w jakiś sposób skomentować. W niektórych krajach jest tak, że człowiek, który staje naprzeciw pociągu i rozkłada ręce jest traktowany jako samobójca i nie trafia do tej statystyki. U nas musimy przejść całą procedurę i dopiero, gdy organy orzekną, że było to samobójstwo to wtedy jest to w inny sposób traktowane.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za przedłożony materiał.

Myślę, że jest dobrym wkładem w prezentację.

Słucham?

Jeszcze pan prezes. Bardzo proszę w takim razie.

Panie prezesie, proszę w sposób skondensowany, ponieważ myślę, że w debacie będzie…

Powoli, panowie przewodniczący, proszę się nie denerwować, zaraz otworzę debatę i mam nadzieję, że wtedy właśnie sformułowanych będzie wiele pytań i do pana prezesa też na pewno będą.

W takim układzie oddaję teraz panu głos, ale proszę o skondensowaną wypowiedź.

Proszę bardzo.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl:

Oczywiście, panie przewodniczący.

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie mi nistrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Odnosząc się do wskazanych tutaj zaleceń NIK z kontroli, która była przeprowadzona za okres 2011 r. i połowę 2012 r. pragnę podkreślić, że już 18 lipca 2013 r. przekazaliśmy do Prezesa NIK informacje o wykorzystaniu zaleceń, gdzie ponad 95%

zostało już wtedy zrealizowanych. Działania te nadal są realizowane i kontynuowane. Dzięki wzmocnieniu finansowemu w 2013 r. urząd w zakresie, jak tu było wskazane, wprowadzenia rzeczywistych kontroli przeprowadził ponad 3200 działań kontrolnych, w tym ponad 825 kontroli, na które składały się, jak było wspomniane, audyty systemów bezpieczeństwa – 33 kontrole oraz 52 audyty certyfikujące systemy zarządzania utrzymaniem. Podjęte zostało także ponad 487 czynności sprawdzająco-monitorujących oraz ponad 1900 postępowań sprawdzających parametry wyrobów.

W zakresie sankcji prawnych, o których wspomniał tutaj pan preze, mogę tylko powiedzieć, że już w 2013 r. było 1614 zaleceń pokontrolnych oraz 304 decyzje administracyjne, gdzie dla porównaniu w 2012 r. było ich tylko 21. Jeżeli chodzi o sankcje finansowe, to wydano ponad 31 decyzji nakładających kary pieniężne na podmioty działające na rynku tylko z zakresu bezpieczeństwa. Co do sygnałów zastępczych to cały czas, systematycznie prowadzone są kontrole. Wszystkie te informacje, które w skrócie tu przekazałem są, oczywiście, cały czas dostępne także na naszej stronie internetowej.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Teraz otwieram debatę. Już na tym etapie do zabrania głosu zgłosili się: pan przewodniczący Tchórzewski, pan poseł Jerzy Polaczek, pan poseł Jerzy Szmit, pan poseł Witold Klepacz, pan poseł Michał Wojtkiewicz, pani poseł Elżbieta Pierzchała.

Stronę społeczną zaraz zapisze na oddzielnej liście wiceprzewodnicząca.

Czy ktoś jeszcze z państwa posłów chciał zapisać się do zabrania głosu?

Nie ma.

Dziękuję, zamykam listę.

Oddaję głos panu przewodniczącemu Tchórzewskiemu, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Część mojej wypowiedzi jest trochę w formie *ad vocem* w stosunku do wystąpienia pana ministra.

Otóż, pan minister nie był uprzejmy w pełni wysłuchać mojego wystąpienia, ponieważ nie oceniam źle działania pracowników ministerstwa i kolei, tylko wyraźnie podkreśliłem, iż potrzebna jest debata na szerszym forum z udziałem czynników decydujących na poziomie rządowym, żeby uzyskać środki na bieżące finansowanie. zasadniczo to było przewodnim motywem w moim wystąpieniu, gdy mówiłem o innych rzeczach. Pan minister natomiast spuentował, że w ten sposób dokonałem złej oceny pracy ludzi, a podkreślałem kilkakrotnie w swoim wystąpieniu, że np. zmiany w zakresie systemu szkolenia i inne rzeczy oceniam jako poprawne.

To jest bardzo ważna rzecz, więc ta forma interpretacji mojego wystąpienia przez pana ministra w każdym bądź razie mnie zaniepokoiła, bo była bezpośrednio skierowana w kierunku, żeby w jakiś sposób negatywnie odnieść się do mojej osoby. A celem nas wszystkich jest poprawa bezpieczeństwa.

Teraz chciałbym podkreślić, że wystąpienie pana prezesa pokazuje – z jednej strony – wiele korzystnych działań związanych ze szkoleniami, z porozumieniami podpisanymi ze szkołami, z zaplanowanym wzrostem zatrudnienia itd., które można podjąć, one są robione i bardzo dobrze. Natomiast od strony środków bezpieczeństwa i możliwości poprawy bezpieczeństwa poprzez poprawę stanu technicznego pan prezes wyraźnie posłużył się tylko działką inwestycyjną związaną z realizacją środków UE z wkładem własnym. One poprawiają bezpieczeństwo na niektórych odcinkach naszych linii o głównym znaczeniu, jeśli chodzi o uznanie w sieci TEN-T, na które idą środki UE, ale jest to nieznaczny udział linii kolejowych. Z punktu widzenia potencjalnej likwidacji ograniczeń, poprawy szybkości i związanej z tym poprawy bezpieczeństwa ruchu, pokazane dane wskazują, że nie rozwiązuje to problemu poprawy bieżącego utrzymania. Potwierdzają one, że na bieżące utrzymanie i remonty odtworzeniowe jest za mało pieniędzy, żeby osiągnąć jakikolwiek stan wyraźnej poprawy.

Druga rzecz – i pan prezes, i ja wiemy, że bardzo duża liczba środków trwałych użytkowanych w tej chwili przez PLK jest w pełni zamortyzowana a to oznacza, że nie było w środkach trwałych inwestycji odtworzeniowych i są one tylko utrzymywane przy życiu na zasadzie bieżącego „wiązania na sznurki", mówiąc skrótem myślowym. Z takiego tytułu kwoty związane z funkcjonowaniem PLK umożliwią rzeczywiste odniesienie poprawy tylko wtedy, kiedy pojawią się większe środki finansowe. Powiedziałem to a pan minister potwierdził, że nie jest to spółka, która ma przynosić zysk i nie o to nam wszystkim chodzi. W związku z tym, jeżeli ona tak funkcjonuje, to duże zadłużenie jest dla tej spółki poważnym obciążeniem. Na dzień dzisiejszy można przyjąć, że obsługa zadłużenia będzie kosztowała PLK 350-400 mln zł rocznie. Przeznaczenie takich pieniędzy na bieżące utrzymanie zmienia radykalnie sposób funkcjonowania. Weszliśmy w tym momencie w pułapkę, gdy państwo daje środki z budżetu w dziedzinach, w których można dofinansowywać PKL. Tak, że z punktu widzenia dopłaty do stawki dostępu, aby można było ją utrzymać na poziomie, na który zezwala Unia.

Dyskutowaliśmy o tym kilkakrotnie w ciągu kilku lat i wytworzyły się przez to tylko niepotrzebne środki odszkodowawcze z odsetkami, ale stało się. Niemniej jednak dzisiaj widać wyraźnie, że potrzebne jest nie 10%, ale co najmniej dwu i półkrotnie większe środki niż te, które jakoby mają zabezpieczyć stawkę dostępu obniżoną średnio o 20%, bo faktycznie tego nie ma. Te pieniądze są za małe, żeby nawet to zabezpieczyć, Jakikolwiek rachunek się w tej chwili zrobi, tylko na bazie rocznych sprawozdań PLK, które są powszechnie dostępne, to wykazują one wyraźnie, że nie ma prostego zastępstwa z punktu widzenia możliwości uzyskania w tej chwili realnej poprawy wydatków na bieżące utrzymanie, żeby na liniach, które nie podlegają inwestycjom unijnym znacząco poprawić stan techniczny. To wszystko widać.

Do tego właśnie głównego punktu, o którym mówiłem, nie odniósł się ani pan minister, ani pan prezes. Pan prezes nie jest w stanie się odnieść, ale pan minister może powiedzieć, jak wyglądają dyskusje z Ministrem Finansów, że pan czy pana poprzednik spotykał się z nim, że ustalano i przyjęto pewne działania. Miałem swego czasu przyjemność spotykać się w takich sprawach z nieobecnymi już wiceministrami finansów, czyli panem ministrem Sekułą i panem Dominikiem, żeby z własnej inicjatywy nauczyć ich pewnych spraw kolejowych. Po trzech czy czterech spotkaniach, które związane były z innymi tematami widać wyraźnie, że wiele osób, które nie zajmują się w ogóle branżą kolejową nie ma absolutnego pojęcia jak to funkcjonuje. Jeżeli głębiej się w tych sprawach porozmawia i w odpowiedni sposób je przedstawi, to wszystko się zmienia i zaczyna inaczej wyglądać.

Dlatego też konieczne są tu odpowiednie działania, szereg rozmów i negocjacji przy przygotowaniu budżetu państwa. Tu trzeba, powiem w uproszczony sposób, być nadzwyczaj upierdliwym, bo pieniędzy w Polsce na wszystko brakuje i będzie brakowało. I w Niemczech na wszystko brakuje, jak się tworzy budżet. Taka jest sytuacja, ale to jest tylko kwestia przekonania wspólnie do priorytetu, jakim jest bezpieczeństwo. Tylko to jest podstawowa rola osób, które funkcjonują w koalicji rządzącej, bo przecież opozycja może naciskać i wytykać (co staram się robić), ale to tu zapadną decyzje, że gdzieś trzeba zabrać i tu trzeba dołożyć. Tak było i tak będzie. Nie liczmy na to, że budżet ot, tak sobie będzie miał więcej pieniędzy niż może wydać. To musi być ciężka praca ze strony resortu transportu w kierunku przekonania o wadze tej sprawy i nie można unikać dyskusji na poziomie rządu i pokazywania niebezpieczeństw.

Taki mieliśmy punkt widzenia, bo przecież złożyliśmy ten wniosek w naszym klubie opozycyjnym jako przedstawiciele Komisji Infrastruktury, że trzeba postawić wniosek o rozszerzenie porządku obrad, bo jeżeli spowodujemy debatę na sali plenarnej, to więcej osób może o tym usłyszeć.

Taki właśnie jest cel i dlatego w tym momencie, żeby już więcej głosu nie zabierać, zwracam się do członków Komisji Infrastruktury o poparcie wniosku. Nie chcę, żebyśmy na sali plenarnej dyskutowali o sprawach technicznych, bo to nie jest przeznaczone ani dla posłów, ani dla pana ministra finansów, ani dla innych osób, tu możemy o tym rozmawiać, ale – żeby przekonać szersze forum parlamentarne i rządowe o potrzebie przekazania dodatkowych pieniędzy w najbliższych latach. O tym chcielibyśmy dziś usłyszeć,

bo jeżeli jest intencją koalicji rządzącej, aby nie szło to na salę plenarną, to powinniście tutaj powiedzieć co zrobicie, żeby uzyskać więcej pieniędzy i jakie macie szanse, żeby to zrobić. Tylko w taki sposób możemy rozmawiać.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za ten bardzo interesujący głos w dyskusji.

Podsekretarz stanu w MIR Zbigniew Klepacki:

Panie przewodniczący, czy mógłbym?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIR Zbigniew Klepacki:

Chciałem powiedzieć, że intencją mojej wypowiedzi nie było dezawuowanie osoby pana przewodniczącego Tchórzewskiego, więc jeżeli tak zostałem odebrany, to serdecznie przepraszam pana przewodniczącego.

Nie miałem złych intencji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Myślę, że nie odebraliśmy tego tak w tym gronie, ale jasna sprawa. Dobrze, że reagujemy i wrażliwość nie jest nam obca.

Bardzo proszę pana posła Jerzego Polaczka.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie, kilka uwag na kanwie raportu NIK i wniosku dwóch klubów parlamentarnych o debatę na sali plenarnej poświęconą sprawom bezpieczeństwa na polskiej sieci kolejowej.

Rozpocznę od bardzo jednoznacznego poparcia końcowej części wystąpienia pana przewodniczącego Tchórzewskiego i namawiam tutaj koleżanki i kolegów z PO oraz PSL, aby ten postulat nie został odrzucony. Mamy dyskusję w świetle raportu NIK i powiem, że kolorowa okładka tego raportu, na której jest nowy typ pociągu to jest w przenośni obraz docelowy a w środku jest, niestety, samo życie, czyli treść raportu. Ona jest w niektórych aspektach poruszająca.

Wyjdę tutaj z doświadczeń ostatnich kilkunastu miesięcy, z perspektywy województwa śląskiego. Zwracam uwagę, że tam w obszarze działalności regulowanej przez państwo, w której wydawane są licencje, zezwolenia, certyfikuje się tabory, systemy zarządzania bezpieczeństwem itd. doszło do sytuacji, w której scenariusz komedii „Miś” został zdetronizowany przez to, co wyrabiało się w tym pięciomilionowym regionie Polski. Ostatnim tego przykładem jest rozesłana skrócona wersja audytu spółki Inteko, poprzez którą transferowano część taboru dla przewoźnika.

Dla tych, co pamiętają, to było w okresie PRL takie powiedzenie, że w gospodarce socjalistycznej czasami mógł i parowóz się zgubić. O tyle, w przypadku tego konkretnego podmiotu i regionu, gdzie wydano licencję na przejęcie całości transportu kolejowego można mówić, że dzisiaj wciąż trwa ustalanie stanu formalnoprawnego części pojazdów, które poruszają się w ruchu kilkanaście miesięcy po wydaniu licencji. W tym również jest taka sytuacja, że jeden albo dwa pociągi są (mówiąc na skróty) nadal poszukiwane, bo one są gdzieś w papierach, ale po prostu nie ma ich czy nie było w rzeczywistości.

Mówię to, wyostrzając trochę pewne elementy, bo jest to sprawa wyjątkowo poważna. Tym bardziej, jeśli dołączylibyśmy do tego konkluzję, iż przedsiębiorstwa wodociągowe stają się już w Polsce właścicielami części taboru, bo musiały po prostu uruchomić środki finansowe wynikające z poręczeń. Wiem, że to wprost nie dotyka tego raportu, ale pokazuje po prostu praktykę gospodarczą w obszarze działalności regulowanej przez państwo.

Zacytowałbym tylko jeszcze dwa zdania z dokumentu, który dotyczy tamtego podmiotu regionalnego, żeby wyjść do konkluzji i raportu. Jeśli czytam, że w jednej z umów w zakresie dostawy szynobusów spalinowych typu VT-70 nie zostało zawarte żadne postanowienie odnośnie przekazania kompletu dokumentów technicznych, instrukcji

obsługi, dokumentów konstrukcyjnych, które są niezbędne dla prawidłowej eksploatacji a, przede wszystkim – do dopuszczenia pojazdów do eksploatacji na terenie Polski, gdyż były one oryginalną własnością przewoźnika austriackiego i nie miały dokumentów uprawniających do poruszania się na terytorium Polski to powiedziałbym, że jest to zwiastun różnego rodzaju twórczości, która może – po prostu – w finalnym, negatywnym scenariuszu doprowadzić do jednego czy drugiego nieszczęścia.

Przypominam, iż w kilkanaście miesięcy po wydaniu licencji dla przewoźnika trwa ustalanie stanu własnościowego taboru i tego, czy jego część ma prawo do poruszania się po polskiej sieci kolejowej. Oczywiście, na dzień składania takiego wniosku przewoźnik nie ma formalnego obowiązku, żeby to zgłosić i o tym wszystkim wiemy, ale jest pytanie, co działo się w międzyczasie?

To tylko taki obraz z lotu ptaka, bo gdybyśmy dołączyli do tego kilka innych aspektów związanych z tą sprawą, włącznie z tym, że kwestie taboru kolejowego były udziałem medialnym rzecznika prasowego, który był Palestyńczykiem (z szacunkiem dla narodowości) i tłumaczem poezji Leśmiana i Norwida, to można powiedzieć, że w bezpieczeństwie kolejowym jest dzisiaj po prostu jak w bajce.

Teraz przechodzę już do kwestii związanych z wnioskami NIK, które potwierdzają w sposób obiektywny i na chłodno potrzebę (również z pozycji rządu oraz regulatora) odbycia debaty poświęconej bezpieczeństwu ruchu kolejowego oraz stanowi rzeczy tu i teraz. Czytamy dosłownie z jednej strony kilka informacji z raportu: „W UTK powstały znaczne zaległości w rozpatrywaniu spraw związanych z zatwierdzaniem regulacji wewnętrznych przez przedsiębiorstwa kolejowe", „do czasu zakończenia kontroli nie załatwiono 76% spraw wniesionych w zakresie zaległości dotyczących dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych", tj. aż 669 dokumentów spośród 915 spraw, czyli 29%, „nie zostało załatwionych 97% spośród 628 dotyczących rejestracji pojazdów według wymogów UE".

Zwracam uwagę na współczynnik 97%.

Jeśli NIK pisze, że „dodatkowo niedobór kadr skutkował tym, że urząd nie realizował obowiązku wynikającego wprost z rozporządzenia Komisji Europejskiej w zakresie wydawania certyfikatów jednostkom odpowiedzialnym za utrzymanie wagonów zarejestrowanych w Krajowym Rejestrze Pojazdów" to pytam się, jakie działania należy po prostu podjąć z punktu widzenia rządu, żeby sytuacja uległa radykalnej czy znaczącej poprawie? Również w kontekście zwiększenia nakładów budżetowych na zadania, które ma regulator. Podnosiliśmy to w debacie budżetowej, gdzie zabrano choćby temu urzędowi jeszcze 100 tys. zł, bo były wytyczne, żeby ciąć wydatki.

Dodam do tego na koniec tylko jedno zdanie z kolejnej strony, że w zakresie procedur pozostających w związku z wydaniem w Polsce 136 certyfikatów i 22 autoryzacji oraz 394 świadectw bezpieczeństwa przeprowadzony został tylko jeden audyt jeszcze w 2010 r. a średnia statystyczna na kraj UE to jest 309 audytów SMS, czyli systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Należy zadać podstawowe pytanie, które powinien sobie przemyśleć rząd, jeśli chce uniknąć tej debaty a opozycja naprawdę wykorzysta to w pełni, jeśli zajdą jakieś okoliczności negatywne: czy dzisiaj regulator w Polsce przy dwudziestomilionowym budżecie jest organem, który realizuje funkcje krajowego organu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego, co jest nienazwanym wnioskiem w raporcie NIK?

Z jednej strony mogę podzielać opinię bardzo wielu z państwa, że to nie jest wina samego prezesa UTK, który ma taki budżet, czy po części nie to jest wina rządu, który tego nie zauważył w ciągu jednego roku, ale jest to po prostu konkluzja z ostatnich siedmiu lat w sferze, która jest dzisiaj omawiana.

Dzisiaj mam po prostu jedno pytanie do przedstawiciela NIK: czy w pana ocenie, proszę tutaj wyrazić własną opinię jako przedstawiciela organu kontrolnego, w świetle tego raportu debata na forum plenarnym, również z udziałem przedstawicieli NIK, jest po prostu potrzebna temu państwu i obywatelom? Choćby z punktu widzenia scenariusza najbliższych kilku miesięcy, kiedy będzie wchodził nowy tabor? Jeśli czytamy informacje, że w ciągu czterech lat można rok w rok zgubić 20 mln pasażerów z oferty PKP Intercity, w którym zmniejsza się liczba połączeń i mamy również obszary wykluczenia

w zakresie dostępności transportowej. Jeśli (co, uważam, jest pewną nowością, zwłaszcza na polskiej prowincji), że młodzi ludzie nie wiedzą, co to jest rozkład jazdy kolei lub autobusu, bo na trasie jeździ tylko busik a pociąg zlikwidowano tam kilka, albo kilkanaście lat temu to, po prostu, wchodzimy w zupełnie nową rzeczywistość społeczną, w której kwestia transportu (nie mówię teraz o bezpieczeństwie) jest po prostu wypadkową tego, czy ktoś uzna w danym miejscu czy regionie, czy opłaca mu się nawet podstawiać busik a państwo się z tego wycofuje.

To pytanie jest tylko co do zasady do przedstawiciela NIK, jeśli chodzi o pana ocenę, panie prezesie, potrzeby takiej debaty w świetle raportu.

I jedno pytanie do przedstawicieli PLK czy ministerstwa, gdyby państwo również nam w kilku zdaniach przybliżyli kwestie, które rozrastają się w postępie geometrycznym, tzw. usług doradczych. Chciałby zapytać się, czy prawdą jest, że są np. prowadzone szkolenia instruktorów w takiej konwencji, w której wynajmuje się najpierw firmę doradczą a później – drogie hotele i płaci się grube pieniądze w sytuacji, w której można to przeprowadzić na zupełnie innych zasadach i warunkach finansowych? Przecież to jest również kwestia odbioru społecznego i wizerunku państwa w pigułce, gdzie trwonione są pieniądze a powinno się je zaoszczędzić i przeznaczyć na coś innego.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Na temat rozkładu będziemy mieć jutro przyjemność debatować na posiedzeniu Komisji. Druga kwestia (oczywiście, nie rozstrzygając, bo to Wysoka Komisja podejmie decyzję w tej sprawie), ale – nie mam wątpliwości, takie są pewnie nas wszystkich doświadczenia, że wiodącymi posłami w debacie na sali plenarnej, jeżeli do niej dojdzie, na pewno będą posłowie Komisji Infrastruktury i jest to rzecz zrozumiała. Co do tego, nie mam wątpliwości. W związku z tym debata również w tym gronie i z udziałem w zasadzie wszystkich stron ma po prostu kapitalne znaczenie.

Jak powiadam, nie rozstrzygamy.

Bardzo proszę pana posła Jerzego Szmita.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo. Tak naprawdę rozmawiamy dzisiaj o dwóch raportach.

Jeden przedstawił pan prezes Pawłowski, jest to raport, jak się domyślam, z realizacji programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Nie było to do końca nazwane, aczkolwiek z materiału można to odczytać. Wynika z tego raportu o programie, który obowiązuje do 2015 r., że tak naprawdę sytuacja bardzo się poprawia, że jest coraz lepiej, że sprawy idą w dobrą stroną. Jednak jest to raport wewnętrzny. Spółka sama się oceniła, sama dokonała oceny i tak naprawdę nie wyciągnęła wniosków, bo w tym raporcie powinny być nawet jakieś wnioski, co jednak trzeba zmienić czy może inaczej ułożyć.

Drugi to raport zewnętrzny instytucji doświadczonej w kontroli, w pełni profesjonalnej. Co wynika z tego drugiego, zewnętrznego raportu? Mianowicie coś zupełnie przeciwnego, że tak naprawdę sytuacja jest bardzo zła. Jeżeli NIK używa już sformułowania, że negatywnie ocenia działalność jednostki, to zdarza się to bardzo rzadko. Tutaj pozwolę sobie zacytować uzasadnienie: „Powyższą ocenę uzasadniamy przede wszystkim wagą i zakresem stwierdzonych nieprawidłowości" – cytat z początku konkluzji raportu.

A więc, szanowni państwo, mamy do czynienia z bardzo trudną sytuacją. Jednocześnie wydaje się, bo panowie mówiliście, że raport został podpisany trzy miesiące temu, ale o jego zawartości wiedzieliście wcześniej, bo taka jest procedura tworzenia raportów NIK. One przychodzą wcześniej, dyskutujecie, zgadzacie się lub nie z pewnymi wnioskami, bo to jest normalna procedura. A więc było na pewno kilka miesięcy na to, żeby odnieść się do tego raportu pozytywnie, tzn. rzeczywiście w sposób jasny przedstawić nam, jakie działania zamierzacie podjąć, jak zmieniacie wasze plany, co chcecie zrobić, żeby dostosować się do realizacji zawartych tutaj zaleceń. Natomiast słyszymy, że tak naprawdę dziewięćdziesiąt parę procent zostało zrealizowanych (takie sformułowania tutaj padły).

Szanowni państwo, traktujmy się poważnie. Jeżeli są tak poważne zarzuty, jeżeli są stwierdzone tak poważne uchybienia to powiedzmy, że w sferze formalnoprawnej, rzeczywiście, wykonaliśmy już taką pracę, takie zadania, ale pozostało nam jeszcze tyle i tyle. Niestety, takiej krytycznej postawy nie ma.

Teraz, szanowni państwo, wydaję się, że z liczb (jakie nawet pan prezes przedstawił) dotyczących koniecznych inwestycji, które należałoby wykonać, żeby radykalnie poprawić stan kolei to są to, rzeczywiście, znaczące kwoty w budżecie, bo pada kwota 40 mld zł. A więc, na poziomie naszej Komisji możemy o tym problemie rozmawiać, natomiast nie przybliżymy się do rozwiązania. W związku z tym jest to naprawdę zasadniczy argument, żeby tę debatę przenieść na forum Sejmu. Wtedy niech pan premier i minister finansów, niech wszyscy odpowiedzialni za nawę państwową uświadomią sobie w jakiej jesteśmy sytuacji. Oczywiście, będą padały różne argumenty, ale jeżeli nie zostaną podjęte decyzje odpowiedniej wagi, to – nie łudźmy się – sytuacja nie ulegnie zdecydowanej poprawie.

A pamiętajmy jeszcze o tym, że – niestety (to też jest fakt obiektywny) – kolej *de facto* się zwija. Jest coraz mniej połączeń, zamykane czy wręcz likwidowane są linie a ludzi jeździ, niestety, coraz mniej. To też są obiektywne fakty i, jeżeli stwierdzanych jest mniej przypadków nieszczęść i śmierci, to też na pewno wynika z faktu obniżonej aktywności kolei. Nie wszystkie te fakty wynikają z działań podejmowanych przez kolei. Chwała, że one są podejmowane, niemniej jednak prawdopodobnie ma na to wpływ również to, że kolej jest po prostu coraz mniej w Polsce aktywna i wycofuje się.

Raport NIK został opracowany zgodnie z zaleceniami, ale to przecież nie koniec sprawy bezpieczeństwa. To nie jest zarzut ani do NIK, ani nawet do panów prezesów, bo odnosicie się przede wszystkim do raportu. Rozumiem to, ale jest aspekt bezpieczeństwa podróżnych i infrastruktury kolejowej, która okradana jest przez złodziei, a potem powoduje to, oczywiście, straty liczone w miliardy złotych. Jak chcecie rozwiązać ten problem? To są rzeczy, które muszą stanąć na wokandzie Sejmu i musimy o tym rozmawiać w sposób szczery, który doprowadzi do znalezienia sposobów rozwiązania tych problemów.

Szanowni państwo, na zakończenie pozwolę sobie jeszcze zacytować dwa fragmenty z raportu NIK, jako koronne uzasadnienie faktu, że musimy dyskutować na ten temat na forum Sejmu: „Niezadowalający stan techniczny znaczącej części infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. jest skutkiem niedoboru środków własnych tej spółki na inwestycje i na bieżące utrzymanie infrastruktury oraz opóźnień w realizacji inwestycji, w tym finansowanych ze środków UE". I drugi cytat: „W latach 2002-2012 liczba zmodernizowanych, wyremontowanych lub pobudowanych urządzeń SRK na posterunkach ruchu, szlakach i przejazdach kolejowych zaledwie zrównoważyła liczbę urządzeń, które uległy dewastacji technicznej. Przyczyną tego jest techniczne zużycie urządzeń SRK. Świadczy o tym również fakt, że ponad 40% obiektów stacjonarnych zostało pobudowane przed czterdziestu laty, a tylko 20% w ostatnim dziesięcioleciu".

Bardzo wspieram wniosek, aby na ten temat dyskutować na forum Sejmu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Witolda Klepacza, proszę bardzo.

Poseł Witold Klepacz (TR):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, chciałem również wesprzeć wniosek, który złożyli koledzy posłowie z PiS i z SLD. Twój Ruch takiego wniosku nie złożył, ale jasno wynika już z przebiegu dzisiejszej debaty, że wnioski są zasadne i, rzeczywiście, powinniśmy przeprowadzić taką debatę na sali plenarnej. Dlaczego? To będzie wynikało z dalszej części mojej wypowiedzi.

Panie ministrze, pan chyba popełnił tutaj pewien lapsus językowy, bo powiedział pan, że „poziom wypadkowości na kolei jest niezadowalający". Co to znaczy, że jest za mały, czy za wysoki? Poziom wypadkowości na polskiej kolei jest zbyt wysoki, tak to chyba trzeba określić i to z kolei kłóci się z tym, co mówił pan prezes PLK. Pan prezes z kolei

zaczął w ten sposób, że „postaram się państwa przekonać, że polska kolej jest bezpieczna". Więc pan minister mówi, że poziom wypadkowości jest zbyt wysoki (to już moje słowa, poprawiłem pana ministra), a pan prezes, że polska kolej jest bezpieczna, co już całkowicie kłóci się z tym, co zawarte jest w raporcie NIK.

Nie neguję, panie prezesie, że państwo wykonaliście te wszystkie prace, o których informuje nas pan w tym raporcie na piśmie i, który pan dzisiaj zreferował. Tylko, że ich efektywność jest na niezadowalającym poziomie i pan to sam przyznał, bo na koniec, w podsumowaniu, kiedy pokazywał pan stan polskiej infrastruktury i wszystkich elementów, które składają się na ocenę stanu bezpieczeństwa na kolei, to wszędzie prawie w 80% była ocena dostateczna a myślę, że nawet naciągana. A więc w odczuciu tych, którzy korzystają z polskich kolei, większość taboru i infrastruktury kolejowej, tory, rozjazdy i sygnalizatory to złom. A do tego dochodzi jeszcze po prostu złodziejstwo i błędy, bałagan organizacyjny w zarządzaniu.

Panowie, moim zdaniem, trzeba podejść do tej sprawy w sposób następujący. Trzeba uznać to, co jest w raporcie NIK jako sygnał ostrzegawczy, nie zadowalać się tym, że w 2013 r. nie było żadnego wypadku zbiorowego. Dobrze, że nie było, ale to nas nie powinno uspokajać, po prostu, zadaniem panów jest przygotowanie programu naprawczego polskich kolei, rozpisanego na lata, również pod względem finansowym. Taki program naprawczy, który – z jednej strony – obejmowałby środki unijne na linie, na które one mogą być wydawane a – z drugiej strony – na pozostałą infrastrukturę, powinien być przedstawiony i dyskutowany właśnie na plenarnym posiedzeniu Sejmu, gdzie będziemy po prostu was w tym zakresie wspierać. Inaczej nie poprawimy tych wszystkich wskaźników w sposób zadowalający, tylko cały czas będziemy mieli do czynienia z sytuacją, że będą podejmowane działania doraźne po wypadku i raporcie NIK.

Moim zdaniem, naprawdę trzeba podejść do tego profesjonalnie i, rzeczywiście, zacząć naprawiać kolej. Jest nowy wiceminister odpowiedzialny za te sprawy, który sprawuje również nadzór nad PLK i UTK, więc trzeba się zabrać do roboty i przedstawić taki program naprawczy polskich kolei na plenarnym posiedzeniu Sejmu. Przedłożyć go parlamentarzystom wszystkich opcji i będziemy zastanawiać się, czy program jest prawidłowo skonstruowany, odpowiednio rozpisany na lata, czy ma zabezpieczenie finansowe, czy trzeba przesunąć jakieś środki, czy trzeba je zwiększyć, skąd je zabrać, żeby dołożyć na linie kolejowe, aby rzeczywiście widać było z każdym rokiem postęp, który gwarantuje rzeczywiste a nie pozorowane bezpieczeństwo.

Na to wszystko nakładają się jeszcze niepokojące sygnały, które płyną z MIR co do środków unijnych, które miały być w kolejnym okresie budżetowania 2014-2020 w większej części przeznaczone na modernizowanie kolei a w mniejszej części – na drogi. Teraz sytuacja się odwraca, że kolej znowu ma dostać mniej. Skutek będziemy obserwować taki sam jak do tej pory, że wszystkie problemy, z którymi mamy do czynienia nie znikną a, może nawet, będą narastały z roku na rok.

To wszystko jest bardzo niepokojące i nie ma innego wyjścia, jak przeprowadzenie debaty podczas sesji plenarnej Sejmu, gdzie po prostu zajmiemy się tymi wszystkimi sprawami w sposób poważny. To, co robimy do tej pory to są w większości działania pozorowane, to jest udawanie, działanie doraźne i, naprawdę, nie ma znamion powagi, z jaką należałoby się przyjrzeć problemom, z którymi borykają się polskie koleje.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana posła Michała Wojtkiewicza.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo.

Nie będę już powtarzał rzeczy, które zostały wypowiedziane i to w sposób dosyć obrazowy i ostry, ale usłyszeliśmy dzisiaj dwa raporty. Jeden to raport NIK i z niego jednoznacznie wynika, że prawdopodobieństwo zaistnienia katastrofy wzrasta. Wystarczy popatrzeć na stronę 56 i tam jest pokazane, jak nastąpiła dewastacja bezpieczeństwa.

Raport nie podaje jeszcze sprawy, może nie doczytałem, która była dzisiaj na posiedzeniu wcześniej poruszana odnośnie Telekom. Sprzedaży, którą na pewno zajmą się służby bezpieczeństwa państwa, takie już dostałem sygnały, bo można powiedzieć, że jest to do pewnego stopnia sabotaż.

Z drugiej strony mamy sprawozdanie pana prezesa. Wiem, że ma trudną sytuację, ale jak pamiętam, gdy w 2005 r. wyszedł pan prezes Wach, kolejarz, to od razu dał nam szkołę. Powiedział, że zrobił analizę ekonomiczną, gdzie jesteśmy i do czego zmierzamy. Powiedział jak zdewastowana jest kolej, jakie pieniądze są potrzebne i zrobił przede wszystkim analizę (czego domagam się już od wielu lat), porównanie między transportem drogowym a kolejowym. PLK ma tutaj równie kapitalne znaczenie jak autostrady, drogi gminne itd. To jest sieć dróg kolejowych. Trzeba powiedzieć, że skoro na drogach kołowych nie pobiera się myta, tak samo tutaj wszystkim przewoźnikom powinno się udostępniać to jak najtaniej, by transport kolejowy był taki sam, albo nawet dużo tańszy niż drogowy, bo to jest ekologia.

Jeżeli dzisiaj nie będziemy mieć tej analizy, to wszystkie nasze spotkania do niczego po prostu nie prowadzą. Dlatego naprawdę trzeba na ten temat dyskutować.

Oczywiście, kwestia procedur jest ważna, jakiś krok został zrobiony, ale pan prezes powiedział tylko w jednym zdaniu, że potrzeba jest 57 mld zł. To jest prawda, ale trzeba tę analizę zrobić, żeby wiedzieli o tym wszyscy posłowie i rząd. Panie ministrze, trzeba to też twardo postawić na spotkaniach rządowych, że tak ma się kolej, bo inaczej nic z tego nie będzie, tylko ciągła dewastacja kolei. Prezesem PKP jest bankowiec i dla niego najlepiej by było, żeby nie było kolei, bo nie byłoby żadnych kosztów a najlepiej brałby tylko pensję i taka jest konkluzja wszystkiego, co dzieje się dzisiaj na kolei.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie pośle, za ten głos, ale bardzo proszę nie umniejszać roli, naszej a także swojej, Komisji. Więcej optymizmu, te spotkania naprawdę mają znaczenie.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Nic nie dają, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dają, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Kompletnie nic.

Sześć lat tu siedzę i tylko ciągle coraz gorzej i coraz gorzej. Proszę bardzo, to jest raport NIK, to jest prawda. Optymizmem jest to, że mamy obrazek Pendolino, który nie będzie mógł jeździć, bo nie będzie miał po czym i nie będzie bezpieczeństwa.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, nie „siedzę", lecz „pracuję", proponuję w takim charakterze.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Nie mam do pana pretensji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie, ja mówię o panu. Nie siedzi pan a pracuje, tylko charakter pracy jest właśnie taki, że jest to praca siedząca.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dobrze, niech będzie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo jeszcze raz dziękuję.

Bardzo proszę, panią posłankę Elżbietę Pierzchałę.

Bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Jak nie daje żadnego efektu to znaczy, że siedzę i nic nie robię. A chciałbym, żeby dawało efekt.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie ministrze, szanowni państwo, w zasadzie koledzy już tutaj bardzo dużo powiedzieli. Powiem szczerze, panie prezesie, że jestem pod wrażeniem, że PLK jednak dużo robi i mam nadzieję, że z nowym panem ministrem uda się wam wyjść z kłopotów związanych z bezpieczeństwem na kolei, bo raport jest – rzeczywiście – miażdżący. Natomiast to, co państwo robicie już świadczy o tym, że dzieje się coś dobrego.

Mam kilka pytań, panie prezesie, tam gdzie mam pewien niedosyt. Pokazał pan, ile zmodernizowaliśmy kilometrów linii kolejowej. Natomiast chciałabym się od pana dowiedzieć, ile zlikwidowano tzw. wąskich gardeł, bo to jest kwestia naszego bezpieczeństwa na torach. Jeszcze w 2012 r. było ich kilka tysięcy, więc chciałabym wiedzieć w tym całym zestawieniu, które państwo podaliście, ile zostało zlikwidowanych.

Proszę państwa, właściwie najważniejsze stanowisko ruchu na kolei to dyżurny ruchu. Z tego, co mi wiadomo, panie ministrze, średnia wieku dyżurnych ruchu jest bardzo wysoka. Wypadek w Szczekocinach był nie tylko dlatego, że dyżurny był źle wyszkolony, ale również jego zdrowie było dalekie od idealnego. W momencie, kiedy pan prezes powiedział, że będziemy przyjmować 1100 nowych pracowników to trochę zbladłam. Bo pytam się, jeżeli mamy 3 tys. posterunków ruchu to, czy teraz są niepełne obsady, skoro mamy przyjąć 1100 osób? A ilu przyjęliście państwo dyżurnych ruchu? Wiemy, że nie ma inżynierów, że nie ma techników o tym kierunku. Kto ich szkoli? Co to są za ludzie? Kiedyś to była cała fala wykształconych inżynierów, którzy potrafili tych ludzi odpowiednio wyszkolić.

Bardzo dobrze, że państwo będziecie finansować studentów, ale zanim ruszy cały system szkoleniowy szkół średnich i politechnik to naprawdę państwu współczuję, bo żeby utrzymać bezpieczeństwo, to będzie naprawdę wielki problem. Dlatego chciałabym się dowiedzieć, jaka jest średnia wieku i jak wygląda sytuacja zdrowotna tych ludzi? Przecież nie uwierzę, że dyżurny ruchu, który ma 65 lat potrafi reagować prawidłowo na nastawni, bo to nie tylko urządzenia SRK, ale to przede wszystkim zdrowie ludzi, którzy tam siedzą i obsady.

Mam pytanie do pana ministra, właściwie moje podstawowe. Przeżyłam tutaj już kilku ministrów ds. kolei. Mam nadzieję, że będzie pan ostatnim, życzę panu tego z całego serca. PLK odpowiadają przede wszystkim za bezpieczeństwo przewozów towarów, ale i pasażerów, czyli ludzi. Czy widzi pan minister możliwość wyłączenia PLK z grupy PKP S.A. wraz z majątkiem, ze względu na to, że wymagają one nie tylko dużych nakładów finansowych, ale i szczególnej pomocy ze strony państwa? Mówiliśmy tutaj o tych miliardach. Myślę, że w grupie PKP to nigdy nie zostanie zrealizowane. Uważam, że jeżeli będzie w bezpośrednim nadzorze ministerstwa, spółka PLK ma większe szanse, aby bezpieczeństwo o którym dzisiaj mówimy było prawidłowo realizowane. A także, panie ministrze, inwestycje i projekty, to bezpośrednio musi nadzorować ministerstwo. Dzisiaj grupa PKP S.A. ma inne zadania do wykonania.

W związku z tym myślę, że powinien się pan pochylić nad tematem wyłączenia infrastruktury z tej grupy.

Jeszcze jedno pytanie. Mówimy o modernizacji linii kolejowych, panie ministrze, a wszyscy przewoźnicy się zwijają. Stąd mam pytanie, po co nam zmodernizowane linie kolejowe, jeżeli mamy ograniczenia w przewozach Intercity, jeżeli Przewozy Regionalne będą coraz mniejsze? Po co właściwie ta nasza dyskusja? Może zostawmy parę linii, wschód-zachód, północ-południe i to wystarczy.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana przewodniczącego Józefa Rackiego.

Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, rzeczywiście materiał jest ciekawy.

Przerażające jest to, że oceny niedostateczne aż bolą, nawet nas, ale – jak już tu ktoś zauważył – mamy już trzeciego wiceministra. Odpowiedzialni za to ministrowie też się zmieniają, PLK też się zmieniają. Jeśli przyjrzymy się materiałom „Bezpieczeństwo ruchu kolejowego" prezentowanym tutaj przez pana prezesa to trzeba mieć optymizm i w to wierzyć. Jeżeli sięgnęlibyśmy jeszcze do materiałów, które ogłoszone są na stronie internetowej, co zamierza się robić w perspektywicznym okresie to, jeśli się to zrealizuje, to powiem, że – rzeczywiście – osiągnięty zostanie pewien sukces.

Nasunęła mi się taka refleksja, ponieważ jestem zwolennikiem kolei. Gdyby to tylko ode mnie zależało to pewnie najpierw postawiłbym kolej na nogi a potem myślał o drogach, a na końcu w ogóle o lotnictwie w takim małym kraju jak nasz. Gdyby miało to, rzeczywiście, całkowicie poprawić bezpieczeństwo i skrócić czasy przejazdu od jednej aglomeracji do drugiej, to byłby to sukces na skalę europejską – 57 mld zł to nie są duże pieniądze w skali takiego dużo kraju jak nasz.

Natomiast wiem jedno, że wprowadzenie tego tematu na salę plenarną skończy się tylko gadaniem i zapisaniem się połowy Sejmu do zadawania tych samych pytań, tylko po to, żeby zaistnieć. Dlatego też jestem zwolennikiem i stawiam wniosek, żeby podjąć decyzję o nieprzekazywaniu tego do pani marszałek, by debata odbyła się na sali plenarnej.

Natomiast stawiam drugi wniosek, żeby obecne tu prezydium opracowało dezyderat do nowej pani minister właśnie wskazujący na to, o czym dzisiaj mówimy. Dajmy szansę nowej pani minister, panu ministrowi, myślę, że i prezesowi, który słucha tutaj naszej troski o to, by zaistniała poprawa na kolei, bo to nie jest tylko kolej dla pracowników, którzy tam pracują.

Powiem wam, że uparcie jeżdżę koleją. W ten mróz, kiedy pociągi stawały też poszedłem na dworzec i znam całą sytuację. Wiem, gdzie pociągi wychodzą a odkąd zabierają ludzi. Tak, że mogę powiedzieć, że – niestety – obserwuję poprawę na kolei. Nie można powiedzieć, że to jest kolej sprzed 20-30 lat, ale prawdą też jest, że kiedyś z mojego miasta do Warszawy jechałem trzy godziny a teraz były już takie sytuacje, że jechałem cztery i pół, ale wiem dlaczego. Teraz jeżdżę już cztery godziny, ale mam nadzieję, że zrealizujemy poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, o której tutaj mówimy a w planie na stronie internetowej jest niesamowita liczba rewitalizacji linii.

Wydaje mi się, że jeżeli te pieniądze będą prawidłowo wykonane to nie tylko kolejarze będą zadowoleni, ale my będziemy zadowoleni. Już teraz jak wsiadam do pociągu to mam sygnalizację, że pociąg jest spóźniony, ale nadrobił i do tamtej stacji dojedzie o tej i o tej godzinie. A jak wsiadałem do pociągu nie tak dawno, to przyjechał dwie godziny spóźniony i nikt nie powiedział dlaczego jest spóźniony, kiedy odjedzie i o której godzinie dojedzie do Warszawy.

Nawet te małe kroczki zadowalają pasażerów, bo to również świadczy o kulturze ludzi, którzy tam pracują, ale nad tymi ludźmi też trzeba pracować. Na co zwracała uwagę pani Pierzchała, każdy z nas powinien co jakiś czas przejść takie szkolenie. Byłem wczoraj na spotkaniu w służbie cywilnej i tam też jest taki punkt: szkolenie z zakresu etyki. Dla mnie… jak można pracownika w służbie cywilnej jeszcze uczyć etyki? A jednak fachowcy mi wytłumaczyli, iż zdarzają się przypadki, że trzeba przypominać o zachowaniach, o których często zapominamy. Jak usiądziemy na ważnym stanowisku to stajemy się jeszcze ważniejsi niż to stanowisko i uważamy, że ci, co są po drugiej stronie biurka powinni być tacy mali i tak wolno do nas iść, bo my jesteśmy tacy wielcy. To jest ważne w każdej pracy, nie tylko na kolei.

Wnoszę, panie przewodniczący, jak na wstępie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Wyczerpaliśmy listę zabierających głos posłów.

Bardzo proszę, mam już listę zgłoszonych przedstawicieli strony społecznej i zaczniemy tak, jak tutaj mam na piśmie.

W pierwszej kolejności poproszę pana Tadeusza Gawina.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP Tadeusz Gawin:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, żeby system bezpieczeństwa dobrze funkcjonował na kolei, potrzeba dwóch rzeczy. Po pierwsze – pieniędzy a – po drugie – ludzi i to w raporcie NIK jest uwidocznione. A przede wszystkim ludzi, brak jest inżynierów, brak techników. A z czego się to bierze? Z tego, że kiedyś zrobiliśmy reformę szkolnictwa i na dzień dzisiejszy nie szkolimy w tych zawodach a szczególnie – techników, których – rzeczywiście – coraz bardziej brakuje. Jak będziemy mieć dobrych techników to, rzeczywiście, będziemy mogli później zrobić z nich dobrych inżynierów, ale musimy ich mieć. A jeżeli będziemy robić inżynierów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, za urządzenia, za sterowanie ruchem z ludzi ogólnie wykształconych to też nie będziemy mieli dobrych pracowników i bezpieczeństwo nie będzie na tym korzystało.

Tak, że jest to ważna rzecz, bo często w różnych debatach, na różnych konferencjach wskazuje się na pieniądze, pieniądze i jeszcze czasem na inżynierów, ale pomija się najważniejszą kadrę techniczną. To oni są niezbędni do tego, żeby urządzenia prawidłowo funkcjonowały, ponieważ jedni te urządzenia budują, drudzy – utrzymują a jeszcze inni – wykorzystują. Taki jest system. Jeżeli nie będziemy mieli tutaj w każdym przypadku właściwych ludzi to będzie źle.

Taka jest sytuacja, jak stwierdził NIK, w sferze urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności, ponieważ kadra, po pierwsze – się starzeje i coraz więcej ludzi odchodzi z roku na rok a nie ma skąd wziąć nowych ludzi, którzy mogą zastąpić starszych. A jeżeli nawet znajdą się zainteresowani to, kto ich będzie szkolił i kto ich wprowadzi w zawód? To nie jest takie proste. Kiedyś, żeby być dobrym kolejarzem i wypełniać swoją funkcję, trzeba było być na rocznym, półtorarocznym stażu. Nie jest to takie proste.

Dlatego zwracam tutaj uwagę na to, że to ludzie w dużej mierze mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i chciałbym, żeby ta sprawa była wyraźnie podniesiona.

Następna rzecz – PLK może robić wiele rzeczy, jak pokazywał prezes Pawłowski, rzeczywiście – robi wiele, ale – jak będzie mu co chwila ktoś rzucał kłody pod nogi – to też z tego nie wyjdą. Takim przypadkiem jest właśnie propozycja TK Telecom, później Energetyki. Teraz, jak prezes Pawłowski mówi, że na razie dogadują się w sprawie utrzymania z Telekomunikacją i Energetyką to później z kim się będzie dogadywał? Podejrzewam, że ci, którzy kupią te podmioty, nie kupią ich po, żeby akurat zajmować się takimi rzeczami, które przynoszą albo mały zysk, albo w ogóle go nie przynoszą. Są zainteresowani raczej infrastrukturą, którą przejmą, żeby na niej robić biznes a nie, żeby wykonywać określone usługi akurat dla takich podmiotów.

Panie prezesie Pawłowski, jak pan to widzi? Jak wy sobie poradzicie w sytuacji, kiedy dojdzie do działań, o których przed chwilą mówiłem?

Jeszcze jedna rzecz, bo nie bardzo rozumiem polityki PLK, która powoduje, że w przetargach dopuszczacie na określonym krótkim odcinku linii do stosowania trzech różnych systemów. Monter, który idzie do urządzeń musi nieść trzy wielkie torby, żeby cokolwiek naprawić, bo nie wie, gdzie może być to uszkodzenie. Przecież bezpieczeństwo będzie na wyższym poziomie, jeżeli na jednej linii będzie jeden system.

Oczywiście, na różnych liniach mogą być różne systemy sterowania ruchem, ale – na jednej linii powinien być jeden system. Później dojdzie do tego, że jeżeli będziemy chcieli robić zdalne sterowanie to będzie jeszcze większy kłopot, bo jak nałożyć nakładki na różnych systemach, żeby zdalnie nimi sterować? Myślę, że to też może w przyszłości poprawić bezpieczeństwo ruchu kolejowego, jeżeli zmienimy także podejście do modernizowania określonych linii.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana Aleksandra Motykę.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP Aleksander Motyka:

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, szanowni państwo. Mówiąc o bezpieczeństwie musimy mówić o bezpieczeństwie przewozu ludzi, przewozu towaru i musimy mówić o bezpieczeństwie pracowników, którzy zatrudnieni są na posterunkach związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów, bo to jest naprawdę ważne. Te posterunki są czasami w różnych miejscach, na odludziu. Dzisiaj przy działających mafiach węglowych ci pracownicy narażają nawet swoje życie. A czasami w ramach oszczędności i dalszej restrukturyzacji kończą oni prace o 23.00 a przychodzą na 5.00. Pracodawca nie jest tym, po prostu, zainteresowany.

Mówiąc o bezpieczeństwie musimy mówić o tej młodzieży, którą trzeba szkolić. Wielkie słowa uznania dla pani poseł, że zatroszczyła się o to. Rzeczywiście, nie będę mówił o kobietach, bo im nie mówi się ile mają lat, ale średnia życia – zatrudnionych na stanowiskach dyżurnych ruchu – jest w granicach 45-50. I kto szkoli tych pracowników?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiemy, że średni wiek, bo pewnie żyją, tak?

Przewodniczący ZZDR PKP Aleksander Motyka:

Średni wiek, przepraszam bardzo, panie przewodniczący, aleto – ze względu – na tremę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Tak zrozumieliśmy, ale na wszelki wypadek…

Przewodniczący ZZDR PKP Aleksander Motyka:

Wracając do szkolenia.

Kto szkoli tych ludzi? Zewnętrzne firmy. Czy zarządcy infrastruktury nie stać, żeby mieć swój pion szkoleniowy? Mało tego, w tych zewnętrznych firmach szkolą byli pracownicy kolejowi, emeryci, renciści, którzy nie są już czynnymi kolejarzami od 5 lat.

Mało tego, znam taki przypadek, gdzie młody uczeń, syn kolejarza zwrócił w czasie wykładów uwagę panu profesorowi czy instruktorowi a ten go wyrzucił za drzwi, bo mu przeszkadzał. A wykładał jeszcze ze starego R1, w twardej okładce.

Naprawdę, mówiąc o bezpieczeństwie musimy mówić o tym wszystkim i to głośno, także o zatrudnieniu. Dzisiaj w spółkach Grupy PKP, a szczególnie w PLK, przeprowadzana jest restrukturyzacja. Niestety, jeżeli cały czas będą zwolnienia i ograniczenia zatrudnienia, to nie można mówić o bezpieczeństwie. Dzisiaj bezpieczeństwem zajmuje się kilka podmiotów. Dam przykład: weszły w życie zmiany w ustawie o transporcie, informacja podróżnych przeszła do zarządcy infrastruktury z dniem 15 grudnia. Rzeczywiście, firmy zewnętrzne założone przez byłych prominentnych kolejarzy albo działaczy związkowych (ja ich nazywam funkcjonariuszami) wygrały przetargi. Warunkiem było tam, że muszą udokumentować minimum trzyletni staż pracowników na megafonach czy zapowiadaczach (różnie to jest nazywane). Rzeczywiście, dam przykład Krakowa – firma zatrudniła a 8 grudnia zwolniła wszystkich pracowników i zatrudniła całkiem nowych ludzi już za 50% wynagrodzenia, bo tamci pracownicy nie zgodzili się na obniżenie wynagrodzenia o 300 zł. Jeżeli daje się dodatkowe zadania zarządcy infrastruktury to trzeba mówić głośno, że za tym musi iść zwiększenie zatrudnienia i pieniążki na wynagrodzenia. Nie może kilka podmiotów zajmować się bezpieczeństwem.

Wracając do wypowiedzi pana prezesa.

Panie prezesie, z wielkim szacunkiem, bo pan jedyny w tym zarządzie wśród menadżerów (nie będę mówił, jak tutaj pan poseł) był zatrudniony na podstawowym stanowisku począwszy od nastawniczego, dyżurnego ruchu. Ale to, co dzisiaj usłyszałem, to powiem krótko, że żyjemy w dwóch światach. Jest świat wirtualny i realny. Wierzę, że po tych wszystkich zadaniach, przy tym koncercie życzeń dojdziemy do świata real-

nego. Mam pytanie, bo w ubiegłym roku przeprowadzono na szeroką skalę szkolenie dyżurnych ruchu, jak zachować się w stresie, kilkunastu tysięcy pracowników, i co z tego szkolenia wyszło? Czy pracodawca zdefiniował katalog czynników, które wpływają na ten stres? Bo gdyby zdefiniował to 50% średniej kadry nadzorczej, ci panowie naczelnicy na sekcjach, którzy mianują się bogami, dzisiaj by nie pracowało. Bo, jak porozmawia się z pracownikami, to największy stres powodują oni, bo przychodzi na posterunek człowiek, który nie ma pojęcia czym ten posterunek się zajmuje i wydaje nielogiczne polecenia. Jeżeli pracownik zwróci uwagę lub odpowie logicznie to na drugi miesiąc jedzie na posterunek 100 km dalej,2 bo miejscem pracy danego pracownika jest obszar działania sekcji. Jak sobie miesiąc podojeżdża na ten posterunek, to już później głośno nie mówi tego, co myśli.

Tutaj mam pytanie, czy – rzeczywiście – zdefiniowano katalog czynników, które powodują stres i czy jest jakaś wewnętrzna polityka antystresowa?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana Leszka Miętka.

Bardzo proszę, panie prezydencie.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Może zacznę odnosząc się do pana, bo – rzeczywiście – ludzie dzielą się na tych co chodzą do pracy i na tych, co pracują. Nie mówię, że pracuję, ale staram się…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Starałem się być powściągliwy w tym stwierdzeniu, ale widzę, że odczytał pan intencję.

Prezydent ZZM Leszek Miętek:

Tak, odczytałem.

Bo wie pan, panie przewodniczący, ja też się starzeję i nie chcę powiedzieć, że pracuję, ale uczestniczę już od wielu lat w pracy Komisji Infrastruktury i, mówiąc szczerze, mam nadzieję, że to naprawimy, ale te spotkania to trochę takie „Rozmowy niedokończone". A już teraz, jak wieczorową porą zaczyna się to odbywać, to tak mnie natchnęło, że to – rzeczywiście – „Rozmowy niedokończone" i myślę, że wiele tych tematów i problemów, o których dzisiaj mówimy, było już wielokrotnie podnoszonych na forum Komisji Infrastruktury. Zgodzę się, że tutaj – rzeczywiście – w gronie ludzi, których trochę pasjonuje czy zajmują się kwestiami kolejowymi to ta rozmowa jest merytoryczna. Myślę jednak, że powinniśmy troszeczkę również popracować nad skutecznością i co z tego wynika. Bo jak mówię, tak trochę rozmawiamy, potem przechodzimy do innych spraw i wracamy z powrotem.

To jedna, taka ogólna, sprawa.

Druga rzecz, odniosę się do pani poseł Pierzchały, chociaż zapomniała dzisiaj o maszynistach mówiąc o dyżurnych ruchu. Jeżeli rozmawiamy o przedstawieniu funkcjonowania kolei to może, rzeczywiście, problem bezpieczeństwa się wkrótce rozwiąże, bo po prostu nie będzie miał kto jeździć już na tej kolei, bo ci wszyscy przewoźnicy padną. Intensywność funkcjonowania kolei będzie taka, że w błyskawicznym tempie z ostatniego miejsca w Europie pod względem bezpieczeństwa wyskoczymy na lidera, bo jak nie będą jeździć pociągi to i tych katastrof nie będzie.

Szanowni państwo, oczywiście, możemy rozmawiać o bezpieczeństwie mówiąc tutaj o kwestiach szczegółowych, o różnego rodzaju rozwiązaniach możemy debatować godzinami. Natomiast myślę, że na tym forum trzeba zdać sobie sprawę, że rozmawiając i chcąc naprawić kwestie bezpieczeństwa i funkcjonowania kolei trzeba mówić w kategoriach systemowych.

Rzeczywiście, szanowni państwo, sprawy związane z bezpieczeństwem trzeba traktować równolegle na wielu płaszczyznach, bo już sobie wyobrażam sytuację, że nawet znajdzie się te 57 mld zł, a może i 60 z nawiązką. Już będziemy mieli pięknie zmodernizowane linie kolejowe, natomiast jak będziemy mieli firmy-krzaki, które po tych liniach

kolejowych jeżdżą to katastrofy będą miały miejsce. Myślę, że jeżeli rozmawiamy tutaj o kwestiach bezpieczeństwa ruchu kolejowego w kontekście druzgoczącego raportu NIK, nie można też przejść do porządku dziennego nad raportem Głównego Inspektora Pracy, który również zajmował się kwestiami związanymi z bezpieczeństwem ruchu kolejowego a czym zajmowała się chociażby Rada Ochrony Pracy i warto wziąć to pod uwagę, bo tam są rzeczy druzgocące.

Wielu tutaj pamięta jeszcze stare PKP, funkcjonujące jako jednolity twór, ale – przez okres transformacji – Polska stała się chyba jednym z najbardziej zliberalizowanych rynków kolejowych. Myśmy tak daleko poszli w tej liberalizacji, że dzisiaj wystarczy kupić sobie dwie lokomotywy i mówić, że jest się przewoźnikiem kolejowymi i robi się to zgodnie z prawem. Jeżeli mam dwie lokomotywy i mam swoją siedzibę na południu Polski (nie będę wskazywał miasta) a prowadzę przewozy pociągowe do portów to pytanie jest, jak ja mogę je zrealizować, skoro nie mam odpowiedniego potencjału? Niestety, system wpuszcza tego typu rzeczy.

Dziękuję tutaj panu ministrowi za to, że ukazały się rozporządzenia, które – mam nadzieję – zlikwidują taki trochę „terroryzm" kolejowy, gdzie ludzi sadzano za nastawnikiem jazdy po trzech miesiącach szkolenia. Jednak brakuje przecież pozostałych ustaw regulujących system czasu pracy, w ogóle prowadzenia biznesu kolejowego.

Moim zdaniem, bariery wejścia na rynek są zbyt nisko postawione. To nie jest tak, że każdy musi prowadzić w Polsce biznes kolejowy, komu to przyjdzie na myśl, bo trzeba spełniać pewnego rodzaju standardy. Mamy sytuację chociażby w kujawsko-pomorskim, dzisiaj wchodzi nowy przewoźnik i oni robią przeglądy taboru pod gołym niebem na torach, gdzie kiedyś czyszczono cysterny. To są kwestie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Była tutaj mowa o Kolejach Śląskich. Rzeczywiście, one najlepiej funkcjonowały przez dwa lata, jak działał zarząd i rada nadzorcza a żadnego pociągu nie przeprowadzili, to wtedy najlepiej się funkcjonowało.

Tak, że zwracam uwagę na system jakości infrastruktury i regulacji dotyczących zasad. Natomiast myślę, że bardzo ważną rzeczą, nad którą również trzeba się pochylić, jeśli chodzi o kwestie inwestowania, to jest organ działający należycie w różnych krajach w Europie w warunkach liberalizacji, który będzie w stanie spoić kwestie funkcjonowania rynku i bezpieczeństwa. Myślę tutaj o regulatorze rynku. Jeżeli rozmawiamy o UTK z budżetem i z zatrudnieniem kilkanaście razy mniejszym niż chociażby u naszego zachodniego sąsiada to, przepraszam bardzo, ale proszę mi powiedzieć, jaka może być efektywność kontroli, gdy mamy kilkudziesięciu przewoźników, nie mówiąc o kwestiach infrastrukturalnych itd. Jeżeli nie będzie kontroli, jeżeli nie będzie drastycznych kar za łamanie kwestii bezpieczeństwa i odpowiednich uprawnień dla urzędu to po prostu trudno tutaj mówić o tym, że będziemy w stanie realizować i sprawdzać, jak to jest robione.

W kwestiach bezpieczeństwa jest wiele szczegółów, zwrócę też chociażby uwagę na rzeczy systemowe. Nie może być sytuacji takiej, że po polskich, wspólnych torach zarządzanych przez PLK jeżdżą przewoźnicy, których pracownicy szkoleni są według różnych instrukcji. A dzisiaj mamy tego typu sytuację, że przewoźnicy jeżdżą i młodzi pracownicy, często ci trzymiesięczni, wyszkoleni są – każdy według innych instrukcji. A przypomnę, że w dziesięciopunktowym programie naprawy systemu bezpieczeństwa pana ministra Nowaka, z którym się całkowicie zgadzam, to były priorytetowe sprawy, do dzisiaj – niestety – nie rozstrzygnięte.

Tak, że apeluję tutaj o pochylenie się nad kwestiami funkcjonowania polskich kolei w sposób systemowy, dotyczący i jakości infrastruktury, i prawodawstwa w oparciu o które funkcjonuje kolei, jak również o to, że jeżeli mamy rozdrobnienie, jeżeli mamy tylu przewoźników i uczestników ruchu, to musimy mieć adekwatny urząd, który będzie ponosił odpowiedzialność za to, jak to jest robione.

Mówiliśmy też tutaj, przepraszam już nie chcę przedłużać, bo jest bardzo późno, ale proszę zwrócić uwagę jak daleko poszliśmy w liberalizacji, że na polskich kolejach nawet jak mamy pieniądze, to i tak nie potrafimy ich wydać. Kto interesował się koleją w przeszłości, to w życiu nie pamięta takiej sytuacji, że mieliśmy tabor kolejowy, który produkowany jest praktycznie w pojedynczych egzemplarzach albo w bardzo króciutkich

seriach – od Annasza do Kajfasza. Jak wygląda system dopuszczania tego do ruchu? To jest po prostu coś nieprawdopodobnego. Prototypy jeżdżą po polskich torach, a dlaczego? A dlatego, że jest wolność gospodarcza i zamawiający kupuje sobie co chce, byle było dużo światełek, byle było podobne do Pendolino i sobie jeździmy, ale to również wpływa na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Tak, że to nie tylko bariera pieniędzy i ich niedostępności, ale przede wszystkim uporządkowania systemu prawnego funkcjonowania a tu jest, naprawdę niebagatelna, rola parlamentarzystów sejmowej Komisji Infrastruktury i liczę tutaj na aktywność.

Jeszcze w ostatnim zdaniu, bo zapomniałem.

Zacząłem od pani poseł Pierzchały, tak się uśmiecham, żeby o tych maszynistach pamiętała, to też powiem, pani poseł, iż o kwestii roli PLK bardzo dużo mówiliśmy przy okrągłym stole kolejowym, że trzeba też na forum parlamentu sobie zadecydować, jaką rolę ma spełniać PLK. Czy to spółka, która zajmuje się prowadzeniem ruchu kolejowego, czy to firma, która ma *core business* w postaci inwestycji? Bo, niestety, to się troszeczkę gryzie. Przeszkodą był budżet, ale strona rządowa skłaniała się do tego, żeby – rzeczywiście – właścicielem linii kolejowych, tak jak jest właścicielem dróg, był bezpośrednio Skarb Państwa a PLK spółką, która prowadzi ruch kolei, odpowiada za bezpieczeństwo itd. To też jest niebagatelna sprawa, którą musi rozstrzygnąć parlament i rząd.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, następny w kolejce jest pan Stanisław Kokot.

Bardzo proszę.

Sekretarz Rady Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" Stanisław Kokot:

Dziękuję.

Myślę, że nie będę się tu zbyt długo rozwodził, bo padło już wiele stwierdzeń. Natomiast, tak jak kolega Leszek, który nawiązał nie tylko do przeczytanych tu raportów, odniosę się też do raportu Głównego Inspektora Pracy, m.in. jednym z punktów jest bezpieczeństwo: „Brak aktualnego świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego WM-15" – a więc drezyny awaryjne, które służą nam do usuwania usterek mają już nie po 20 lat, ale o wiele więcej. To jest kolejna rzecz.

Natomiast, panie prezesie, pan wymieniał tu wiele rzeczy. Natomiast przeprowadzony został chronometraż i dlaczego w dalszym ciągu mówiono, że wiele nieprawidłowości jest na styku infrastruktury (mam tu na myśli nawierzchnię kolejową i urządzenia SRK)? W tym zakresie przecież brakuje ludzi, zespoły zostały już po prostu wycięte, można powiedzieć do minimum. Dróżnik obchodowy dawniej obchodził codziennie linie, które były poznakowane: linia pierwszorzędnego i drugorzędnego znaczenia. Dzisiaj tych dróżników obchodowych jest coraz mniej, więc jak tu pilnujemy bezpieczeństwa?

Teraz dalej, szanowni państwo, zwróćmy uwagę na kolejną restrukturyzację, która ma być przeprowadzona w PLK. Sekcje eksploatacji będą już niebotycznych rozmiarów. Jak będzie to sterowalne, jak ma to wyglądać? Trudno mi znowu powiedzieć, że pieniądze będą wydane na kolejną restrukturyzację, która nic w szczególności nie przyniesie, bo – za mojej pamięci – nie było nigdy tak, żebyśmy mogli wyznaczyć, że dążymy z restrukturyzacją do konkretnego celu i jak ma to wyglądać docelowo. Robimy zawsze cząstkowo, nigdy do końca, wyrzucamy pieniądze, które niczym nie owocują.

Popatrzmy sobie na kolejną rzecz. Panie prezesie, z przykrością patrzę na Targową 74, tam już nie ma miejsca w biurach. Natomiast należy przyjrzeć się temu, co jest na dole. Właśnie bezpieczeństwo na sekcjach eksploatacji powinno być priorytetem. Natomiast tam w dalszym ciągu nie ma ludzi, którzy powinni tę pracę wykonać.

Odniósłbym się tu jeszcze do pani poseł Pierzchały. Oczywiście, żeby PLK wyszła z Grupy PKP, ale trzeba najpierw zrobić szczegółowy inwentarz. Myśmy jako Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność" wielokrotnie o to występowali. Należałoby dookreślić, co nazywamy infrastrukturą kolejową, co powinno wchodzić w jej skład i wtedy ta spółka może po prostu funkcjonować. A nie jak w tej chwili sprzedajemy PKP Tele-

kom, o czym żeśmy rano rozmawiali, ale nie wiemy do końca, ile będziemy inwestować, bo budujemy oddzielną sieć.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Jeszcze pan Jan Przywoźny, bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP Jan Przywoźny:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panowie ministrowie, szanowne panie posłanki i panowie posłowie, szanowni państwo, dyskusja na temat bezpieczeństwa na kolei trwa od chwili powstania kolei i zakończy się chyba też, jak kolej zakończy swoją działalność. Będzie zawsze trwała a bezpieczeństwo na kolei będzie zawsze wiązało się i wiąże z pieniędzmi, jakie kolej dostanie na swoją działalność. Chciałbym, żebyśmy tylko uświadomili sobie na tym posiedzeniu, że raporty, który były dzisiaj przedstawione nie odzwierciedlają może wszystkiego, powiedzieliśmy też tutaj dużo o tym bezpieczeństwie. Nie będę się powtarzał, bo nie czas i pora, ale chciałbym przypomnieć także państwu stanowisko Rady Ochrony Pracy, które 19 listopada 2013 r. zostało również przedłożone szanownej Komisji i Marszałkowi Sejmu, żeby tym stanowiskiem też się zająć i dołączyć je do tych raportów.

Generalnie chodzi nam o zrealizowanie dziesięciu postulatów, które – po katastrofie pod Szczekocinami – obiecał nam były minister Sławomir Nowak. Przede wszystkim o stworzenie dla wszystkich przewoźników kolejowych wspólnych przepisów, ujednoliconych instrukcji oraz jednolitych standardów i o odbudowanie szkolnictwa kolejowego, co jak słyszymy, pomalutku drgnęło. Tu nie bez kozery przyniosłem na dzisiejsze posiedzenie (mój przewodniczący mi wręczył) przepisy R1.

Proszę państwa, jak dla chrześcijanina Biblia, tak dla kolejarza przepisy R1.

Myślę, panie ministrze, że w tym roku wspólnie wypracujemy nowe przepisy R1i doczekamy się wspólnych przepisów dla wszystkich. One kiedyś obowiązywały wszystkich przewoźników.

Jeżeli chcecie państwo wiedzieć to były one wydane w Wydziale Gospodarki Paliwem Elektrowni Halemba. Czy to na bocznicach, czy na torach zasadniczych były jedne przepisy.

Tak, że, panie ministrze, obiecuję panu, że dołożymy starań, aby razem wprowadzić te przepisy w życie jeszcze w tym roku.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Wyczerpaliśmy także listę mówców strony społecznej.

Zanim oddam głos panu ministrowi, proszę państwa, nie ulega wątpliwości, że w dzisiejszej debacie zarówno posłowie, ale także przedstawiciele związków zawodowych akcentowali trzy zasadnicze kwestie, które były także w przedstawionym materiale. Stan techniczny infrastruktury, rzecz jasna – stan techniczny taboru, ale – w zasadniczej mierze – wszyscy podkreślaliście człowieka. Nie mam i pewnie nikt w tym gronie nie ma wątpliwości, że dopracujemy się infrastruktury o właściwym stanie technicznym, dopracujemy się taboru o właściwym stanie technicznym, ale pozostanie człowiek, który – niestety – będzie mógł powodować, że bezpieczeństwo może być zagrożone. Mogą to być po prostu zwykłe błędy, więc trzeba robić wszystko, gdyby tak się zdarzyło, żeby były systemy, które wybaczałyby błędy człowieka.

Jestem przekonany, że w tym kierunku muszą zmierzać prace.

Bardzo proszę, panie ministrze. Proszę o odniesienie się do pytań i kwestii podnoszonych zarówno przez posłów, jak i przedstawicieli strony społecznej.

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIR Zbigniew Klepacki:

Szanowny panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, pewnie odniosę się skrótowo, ponieważ wystąpień i wątków było dużo. Natomiast kilka głównych utkwiło mi w pamięci, do których chciałem się odnieść. Pierwsza rzecz, pieniądze na kolej – czy jest ich wystarczająco i czy powinno być więcej? Pewnie wszyscy byśmy chcieli, żeby było ich więcej. Ja bym chciał, panowie posłowie, członkowie Komisji też by chcieli, ale nie żyjemy w świecie idealnym. Chyba dwa miesiące temu zakończyła się debata budżetowa, gdzie podział środków budżetowych był szczegółowo dyskutowany – i w komisjach, i na sali plenarnej. Wiadomo, że na wszystko nie wystarczy, odbieranie teraz innym, żeby było na kolej też nie jest proste. Nigdy nie ma tych pieniędzy tyle, ile byśmy chcieli.

Jeżeli chodzi o kilka rzeczy, które podniósł pan poseł Polaczek odnośnie Kolei Śląskich, to może trochę szerzej, bo i szersza była wypowiedź pana posła. *De facto* była o tym, czy samorządy dobrze realizują i czy powinny realizować różne zadania z zakresu transportu kolejowego i w ogóle transportu publicznego na rynkach lokalnych.

Wydaje mi się, że samorządy sprawdziły się jednak w ciągu lat funkcjonowania w Polsce. Wiele pań posłanek i panów posłów obecnych na sali pewnie również ma za sobą karierę samorządową, więc nie dezawuowałbym tak kolei samorządowych i różnych inicjatyw transportowych, ponieważ samorządy wielokrotnie udowodniły, że wiele zadań realizują znacznie efektywniej niż rząd centralny na szczeblu krajowym.

Rozumiem, że w kryminalnym przypadku Inteko właściwe służby i organy się tym zajmują, prokuratura prowadzi postępowanie. Jeżeli kradzież się odbyła to, mam nadzieję, że sprawa zostanie rozwikłana i sprawcy zostaną osądzeni.

Drugi element poruszony przez pana posła Polaczka dotyczył UTK i dwóch aspektów. Co do udrożnienia pewnych procedur funkcjonujących w UTK to takie prace się rozpoczęły. Nawet w poniedziałek mieliśmy spotkanie dotyczące ewentualnych zmian proceduralnych czy też w przepisach, które spowodowałyby rozładowanie zaległych wniosków, ponieważ one już nie przyrastają. Pewne koncepcje już się zarysowały, mamy je wbite na listę priorytetową i chcemy to szybko załatwić. Mamy również zamiar dołożyć pieniędzy do budżetu UTK, widzimy potrzebę, żeby wzmocnić finansowo ten urząd. Przewidzianych jest kilka milionów złotych na zatrudnienie dodatkowych pracowników, polepszenie ich uposażeń i toczą się już na ten temat prace.

Trzecia rzecz, o której mówił pan poseł Polaczek to Intercity i zmiany czy też ograniczenie pewnych połączeń. Jutro jest cała dyskusja na ten temat, więc myślę, że wtedy będziemy dogłębnie go omawiali.

Kolejna wypowiedź dotyczyła tego, jak zrozumiałem, na ile z powagą rozpatrywany jest raport NIK i realizowane zawarte w nim wnioski. Jestem przekonany i wiem, że raport został zanalizowany zarówno w PLK, jak i w ministerstwie. Również inicjatywy, o których mówił pan prezes Pawłowski są pokłosiem tegoż raportu, który był bardzo niekorzystny dla kolei. Proszę też pamiętać i wszyscy o tym wiemy, że niezadowalający stan bezpieczeństwa jest również wynikiem wieloletniego braku inwestycji na kolei. On się nie stał w zeszłym roku, ani dwa lata temu, tylko spowodowany był wieloletnimi zaniechaniami i niedofinansowaniem tej gałęzi transportu. Odbywa się tutaj postęp, inwestycje są przyśpieszane, widać, że coś w nich drgnęło i jest lepiej niż w zeszłym roku czy dwa lata temu, więc zakładamy, że również inwestycje w infrastrukturę, w środki łączności i nowy tabor przełożą się na statystki bezpieczeństwa.

Odnośnie przeniesienia środków w nowej perspektywie z kolei na drogi to taki fakt nie miał miejsca, albowiem podział środków na nową perspektywę nie został jeszcze zakończony. Mogę państwa zapewnić, że oczkiem w głowie KE jest kolej, w związku z tym mocne jest parcie na to, żeby jednak znacząca część środków przeznaczonych na transport była wykorzystana na sektor kolejowy, czy to na inwestycje w infrastrukturę, czy też transportowe. W obecnej perspektywie również nie nastąpiło przesunięcie pieniędzy z kolei na drogi. Była taka propozycja, natomiast nie została ona zrealizowana.

Jeżeli chodzi o wyłączenie PLK z Grupy PKP S.A. ono – *de facto* – już się dokonało, ponieważ Skarb Państwa ma większość akcji, więc formalnie PLK nie jest już w Grupie PKP S.A.

Pani poseł Pierzchała podniosła tutaj również temat pewnego dylematu inwestycyjnego, tzn. im więcej inwestujemy w infrastrukturę, tym więcej powoduje to różnego rodzaju utrudnień dla przewoźników a one przekładają się na spadek liczby pasażerów. Ale, czy w związku z tym mamy nie inwestować? Wariant braku inwestycji ćwiczyliśmy już wiele lat, który doprowadził do bardzo dużej degradacji majątku kolejowego. Musimy realizować i przyśpieszać inwestycje, szczególnie teraz, gdy mamy dostęp do dużych środków unijnych i nie możemy tych pieniędzy zmarnować. Jak powiedział pan prezes Pawłowski, na 57 mld zł szacowane jest ogólne zapotrzebowanie. Wiemy, że bez środków unijnych bardzo trudno byłoby z budżetu państwa wygospodarować takie środki. W związku z tym musimy maksymalnie wykorzystać obecną perspektywę i środki z następnej perspektywy.

Kilka wypowiedzi było odnośnie szkolnictwa bądź też jakości szkoleń. W szkolnictwie, jak jeden z przedstawicieli strony społecznej zauważył, coś się poprawia, tzn. ministerstwo, jak również PLK wszczęły pewne działania i klasy kształcące kolejarzy się odradzają. Niemniej jednak faktem jest, że w momencie kiedy szkolnictwo zawodowe przeszło spod ówczesnego Ministerstwa Transportu pod Ministerstwo Edukacji Narodowej ładnych kilkanaście lat temu, nastąpił pewien upadek szkolenia kolejarzy i w jakiś sposób dzisiaj z tego powodu cierpimy. Natomiast trzeba też powiedzieć, że szkolnictwo zawodowe w Polsce w pewnym okresie przeżyło kryzys. To nie jest tylko domena kolei, bo jest też problem jeżeli chodzi o szkolenie elektryków, elektrotechników, mechaników itd., więc skala problemu jest znacznie szersza.

Jeżeli chodzi o jakość szkoleń, bo i takie głosy padały, że w ramach PLK jest niska, że nie został opracowany katalog antystresowy to jestem przekonany, że PLK zintensyfikuje działania, żeby jakość szkoleń dostarczanych pracownikom była jak najwyższa i jak najlepsza, żeby się one odbywały, bo to też jest ważne, aby ci ludzie byli cały czas kształceni i mogli podnosić swoje kwalifikacje zawodowe, jak również różnego rodzaju tzw. umiejętności miękkie, osobowościowe.

Oczywiście, dziękuję panu prezydentowi Miętkowi, że zauważył, iż rozporządzenia dotyczące maszynistów zostały wydane. Bardzo się cieszę, że zasłużyliśmy na pochwałę od pana prezydenta Miętka.

Prezydent ZZM Leszek Miętek:

Rzadko się to zdarza.

Podsekretarz stanu w MIR Zbigniew Klepacki:

Właśnie dlatego to podkreślam.

Był tu również cały szereg pytań szczegółowych do prezesa Pawłowskiego. Czy pan przewodniczący chciałby, żeby były one teraz omawiane, czy możemy ewentualnie odnieść się do nich na piśmie?

Dobrze, więc odpowiedzi na szczegółowe pytania, które pan prezes Pawłowski zanotował, zostaną przesłane na piśmie na ręce pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi.

Wysoka Komisjo, mamy do rozstrzygnięcia skierowane do nas wnioski pani marszałek dotyczące ewentualnej potrzeby zorganizowania debaty na temat bezpieczeństwa w ruchu kolejowym w sali plenarnej.

Sekundę, udzielę zaraz głosu pani poseł.

Oczywiście, został zgłoszony też jeden wniosek w czasie debaty.

Zaraz poddam te wnioski pod głosowanie.

Chciałbym tylko nawiązać jeszcze do wypowiedzi, ponieważ jeden z posłów argumentował potrzebę przeprowadzenia debaty w sali plenarnej po to, żeby opinia publiczna także miała możliwość wglądu. Informuję, że pracujemy w sali, z której jest bezpośredni przekaz do Internetu. Wszyscy zainteresowani mogą i oglądają nasze obrady.

W drodze wyjątku, bo zgodnie z regulaminem powinniśmy kontynuować, czyli rozstrzygać wnioski, ale mamy w gronie posłankę, do której panowie także odwoływali się w swoich wypowiedziach wielokrotnie, z zawodu kolejarkę. Pani Elżbieta Pierzchała poprosiła jeszcze o głos.

Bardzo proszę, w drodze wyjątku.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Tylko do pana ministra, ponieważ myślę, że źle mnie pan minister zrozumiał. Powiedział pan, że kwestia inwestycji związana jest z tym, że pasażerowie od nas odchodzą. Nieprawda, z tą tezą właśnie się nie zgodzę. Tak jak pasażerowie rozumieją, że jest modernizacja linii, tak nic innego, tylko źle prowadzone przewozy, ewentualnie źle prowadzone inwestycje powodują, że nie ma ograniczeń lub wydłużania czasu podróży, tylko odwołuje się pociąg.

Panie ministrze, jeżeli prowadzona jest inwestycja i z tego tytułu odwołuje się pociągi to bardzo pana proszę, żeby się pan tym zainteresował.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Traktujemy to jako dopełnienie debaty, który miała tutaj miejsce.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, poddaję pierwszy wniosek pani marszałek w kontekście wniosku Klubu Parlamentarnego PiS o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji na temat bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce”.

Kto z państwa posłów jest za? Proszę o podniesienie ręki. (5)

Bardzo dziękuję.

Kto jest przeciw? (10)

Dziękuję.

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.

Proszę o podanie wyników głosowania, bardzo dziękuję.

Wniosek nie uzyskał większości Komisji.

Przechodzimy do przegłosowania wniosku Klubu Parlamentarnego SLD o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji rządu na temat stanu infrastruktury i bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce”.

Kto z państwa posłów jest za? Proszę o podniesie ręki. (5)

Dziękuję.

Kto jest przeciw? (10)

Bardzo dziękuję.

Panie pośle Wojtkiewicz, dopuszczamy poczucie humoru, ale ten jest z kategorii bardzo czarnych, w związku z tym nie dopuszczam…

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.

Proszę o podanie wyniku głosowania, dziękuję.

Stwierdzam, że wniosek również nie uzyskał większości.

Został także sformułowany wniosek o sporządzenie dezyderatu do pani minister w randze wicepremier, w kontekście tego, o czym mówiło kilkoro posłów, bo i posłanka o tym wspominała. Myślę, że dezyderat byłby właściwym materiałem do dyskusji z Ministrem Finansów.

W związku z tym poddaję pod głosowanie wniosek pana przewodniczącego Rackiego, aby prezydium Komisji przygotowało dezyderat w tej sprawie i na najbliższym posiedzeniu Komisja go przyjęła.

Kto jest za? Proszę o podniesienie ręki. (10)

Dziękuję.

Kto jest przeciw? (0)

Dziękuję.

Kto się wstrzymał? (5)

Dziękuję.

Proszę o podanie wyników głosowania, dziękuję.

Stwierdzam, że Komisja przyjęła wniosek.

Pani pośle Wojtkiewicz, będzie okazja do kolejnej debaty na ten temat, kiedy przyjdzie odpowiedź na dezyderat. Nie boimy się dyskusji, wręcz właśnie dajemy szansę jej prowadzenia. Dzisiaj było to ponad trzy godziny.

Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie.

Dziękuję państwu za udział.